

**Univerzita Karlova
Filozofická fakulta
Ústav hospodářských a sociálních dějin
Moderní hospodářské a sociální dějiny**

Disertační práce

PhDr. Kryštof Drnek

Nerealizovaná Praha

**Historický vývoj neuskutečněné regulace a
urbanizace Prahy a souvisejících stavebních
projektů v 1. polovině 20. století.**

Unrealized Prague

**Historical development of unrealized regulation
and urbanization of Prague and related projects
in the 1st half of 20th century.**

**Vedoucí práce
Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.**

2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem disertační práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 17. listopadu 2017

Podpis

Poděkování

Tato disertační práce by nevznikla bez pomoci a podpory celé řady lidí z mého okolí. Rád bych proto tímto poděkoval všem, kteří mi pomohli na dlouhé cestě, vedoucí k následujícím několika stům stranám. Mé díky ale míří především na tři osoby, bez kterých by vznik této práce byl prakticky nemožný.

Za prvé je to Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc. z Ústavu hospodářských a sociálních dějin, můj dlouholetý školitel, který mě provedl nástrahami psaní akademických textů od proseminární práce až po tuto disertaci, což činí již úctyhodný počet odborných prací, které zformovaly můj náhled na nynější zkoumané téma. Díky jeho pomoci a dohledu jsem si mohl vytvořit podobu kritického náhledu na prameny a zkoumaná témata a psát tak, jak jsem potřeboval a byl toho schopen.

Dále je to kolega Jaroslav Jásek z Archivu Pražských vodovodů a kanalizací, můj dlouholetý kolega a zároveň ještě déle působící mentor, který mi pomohl protříbit to, jak psát o víceméně vážných tématech tak, aby se zas tak vážně brát nemusela, a který mě naučil obdivu a lásce k převážně nevážně chápaným a přehlíženým kapitolám městských dějin a zároveň mě popichoval tak dlouho, až jsem to všechno dopsal.

A v neposlední řadě je to PhDr. Zuzana Drnková Vašáková, historička a bohemistka s bezbřehým vhladem do mě naprosto neznámých krajín historie a gramatiky, ale především moje manželka, životní partnerka a nejlepší kamarádka, která to se mnou vydržela bez vážné žádosti o rozvod a celou tu dlouhou dobu se o mě starala, abych při všem tom psaní a bádání neumřel hladu, nezapomněl, jak vypadá sluneční světlo a především se neutopil v moři gramatických chyb.

Kromě těchto tří osob, zcela zásadních pro vznik této práce, bych rád zmínil celou řadu dalších přátel a kolegů, kteří mi pomohli. Mgr. Martině F. Koukalové z IPR Praha, PhDr. Miroslavu Pavlovi z FA ČVUT, Mgr. Kristýně Kaucké, PhD a PhDr. Tomáši Geckovi z ÚHSD, Mgr. Veronice Knotkové z APVK, Mgr. Pavlu Fojtíkovi z ADPP a kolegům Martině Šmejkalové a PhDr. Jiřímu Dejmekovi z APVK za odbornou pomoc s ujasněním tematických tezí, za odborné rady v oblastech, které jsem svou prací obsáhl a které mi nebyly úplně známe, za velkou pomoc při shánění jakéhokoliv odborného archivního materiálu, byť byl více či méně obskurní a za pomoc při boji s hydrou gramatiky a volného času. Pokud jsem někoho vynechal, tak jen a pouze z důvodu mé mizerné paměti, která vynechává jména, nikoliv ze zlého úmyslu.

V neposlední řadě též patří vděčnost mým rodičům a sourozencům, díky kterým jsem takový, jaký jsem, a dospěl jsem k tomu, že jsem si vybral ke zpracování toto abstraktní historické téma.

Vám všem patří můj dík za umožnění dokončit tuto disertační práci.

Abstrakt

Cílem disertační práce je přehled historického vývoje a vykonané práce na nikdy nerealizované regulaci a stavební úpravě hlavního města Prahy. Tento vývoj je popisován tematicky, na základě jednotlivých oblastí, kterými se navrhovaný regulační plán zabýval. Zároveň je vybráno několik dlouhodobých stavebních projektů, na kterých je formou historické sondy detailně ukázán proces vytvoření projektu, jeho posouzení a následná implementace do regulačního plánu. Práce je zasazena do období mezi oběma světovými válkami, tj. mezi lety 1918 – 1939, s tematickým přesahem přes obě stanovená data.

Klíčová slova: Regulace, urbanizace, Praha, Státní regulační komise pro Prahu a okolí, Nové Město, Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží, Nuselský most, Petřínská komunikace, Letenská pláň, Invalidovna, čistírna odpadních vod, vodárna na užitkovou vodu.

Abstract

The aim of the dissertation is an overview of the historical development and work carried out on the never realized regulation and the construction of the city of Prague. This development is described thematically on the basis of the different areas of the proposed regulatory plan. At the same time, several long-term construction projects are selected, in which the process of designing the project, its assessment and subsequent implementation into the regulatory plan is shown in detail in the form of a historical probe. The work is planted between the two world wars, ie. between 1919 and 1939, with a thematic overlap over both set dates.

Keywords: Regulation, Urbanisation, Prague, State commission for regulation of Prague and suburbs, New Town, Main railway station, Masaryk Railway station, Nusle bridge, Petřín communication, Letná plains, Invalidovna, Water treatment plant, Water plant for undrinkable water.

Obsah

1. Úvod	7
2. Regulační plán	12
3. Město na rozcestí	18
3.1 Vznik Velké Prahy	18
3.2 Fungování města.....	22
4. Státní regulační komise pro Prahu a okolí.	30
4.1 Geneze vzniku regulačního orgánu.....	30
4.2 Návrhy	32
4.3 Podoba regulačního orgánu a jeho problematické stránky	35
4.4 Chyby Státní regulační komise	38
5. Základní podoba regulace a položené otázky	42
5.1 Severozápadní sektor – 1920.....	42
5.2 Jihozápadní sektor – 1921.....	50
5.3 Jihovýchodní sektor – 1922	57
5.4 Severovýchodní sektor – 1923.....	64
5.5 Malostranská soutěž – 1922	71
6. Bytová otázka	76
6.1 Zákony na podporu stavebního ruchu.....	77
6.2 Stavební situace ve městě.....	78
6.3 Nouzové kolonie.....	82
6.4 Bytová politika	84
6.5 Nová čistírna odpadních vod.....	88
6.5.1 Projekty Máslo – Douda, Z1 a Z2.....	91
6.5.2 Soutěž	95
6.5.3 Po soutěži	105
6.6 Štěchovická vodárna.....	109
6.6.1 Návrhy na řešení lokálními zdroji.....	111
6.6.2 Projekt zásobení Prahy užitkovou vodou	113
6.6.3 Plány a řešení ve 30. letech	119
7. Dopravní otázka	125
7.1 Uliční a silniční situace v Praze.....	125
7.1.1 Podoba nového dopravního systému.....	128
7.1.2 Centrální náměstí.....	130
7.1.3 Kritika a problémy navrhovaného dopravního systému	132
7.2 Petřínská komunikace	134
7.2.1 Soutěž 1926.....	135
7.2.2 Debata po soutěži.....	140
7.2.3 Soutěž na dopravní spojení severozápadního sektoru	148

7.3	Nuselský most.....	154
7.3.1	Jednotlivé návrhy.....	155
7.3.2	Soutěž v roce 1926	160
7.3.3	Intermezzo mezi soutěžemi	165
7.3.4	„Soutěž“ 1933	174
7.3.5	Mezi soutěžemi.....	181
7.3.6	Soutěž 1939	183
7.4	Železniční regulace	187
7.4.1	Systém a podoba plánů	188
7.4.2	Problémy železniční regulace	193
7.5	Dopravní soutěž Elektrických podniků.....	200
7.5.1	Projekty	205
7.5.2	Po soutěži	213
8.	Závěr	216
9.	Prameny a literatura	220
9.1	Prameny.....	220
9.2	Vydané prameny	220
9.3	Periodicky vydávané prameny.....	222
9.4	Kvalifikační práce	243
9.5	Literatura	244
10.	Seznam tabulek	247
11.	Obrazová příloha	248

1. Úvod

„Jsem povinen říci pravdu, a kdyby přišel jednou nějaký Američan, který tyto věci studuje a pak někde v cizině vyšel článek, jak to v Praze vypadá, pak byste se jistě obrátili ke mně a řekli: Ty fysiku, proč jsi to neřekl, proto tě máme, ty jsi povinen říci pravdu.“¹

Městský fysik dr. Procházka

Skutečně je nutné a možné popisovat historický vývoj něčeho, co vlastně nikdy nevzniklo? Nejde v této práci jen o bohapusté fantazijní popisování utopické sci-fi, která se maskuje za vědeckou práci? Tyto a další otázky mohou případného čtenáře této práce napadat ve chvíli, kdy si přečte název této práce. Analyzovat vývoj města, který nikdy neproběhl, skutečně může vyvolávat pocity nastolené úvodními otázkami. Jde však o klamavý pocit. Pro vývoj hlavního města v meziválečném období jsou totiž spíše signifikantní projekty, které nebyly dovedeny do úspěšného konce, než ty realizované. A celkový regulační plán mezi ně patřil také.

Meziválečná Praha je laickou veřejností vnímána především jako ideální doba, v určitém ohledu spíše idealizovaná. Z tohoto ohledu je pak na vývoj města nahlíženo především optikou toho, co se povedlo, co bylo skutečně vybudováno a co bylo ve své podstatě úspěchem, který vytrval do dnešních dní.

Co když ale ty největší, nejambicióznější a zároveň nejdražší projekty nikdy nevznikly? Co když to, co formovalo podobu města, jeho další směřování, život jeho obyvatel a de facto i to jak město vypadá a funguje dneska, byl vlastně jen jeden velký neúspěch? Co když se v období mezi válkami investovaly nemalé finanční prostředky, obří porce energie a nekonečné množství práce do něčeho, co místo pomníku dokonalosti a úspěchu přineslo městu jen pocit marnosti a promrhané prostředky? Jak by pak město, jeho vedení a celkový dojem z něj, působilo na dnešního badatele? A je vůbec podstatné, že zde k tomuto procesu vůbec došlo?

Následující práce si klade za úkol najít odpovědi na výše zmíněné otázky a přiblížit řešení problémů, které Praha mezi válkami měla, čtenářům a laické i odborné veřejnosti. Cílem je popsat vývoj regulační otázky, problémy, které musely být vyřešeny, základní podobu plánované regulace a zobrazení archetypů toho, jak byly dílčí otázky regulace v Praze zodpovězeny, zobrazením a popisem výsledků některých ze zásadních projektů, které byly mezi válkami nastoleny. Stejně tak je cílem práce vysvětlit, jak projekty, které nikdy nebyly realizovány, ovlivnily další vývoj města a de facto stojí i za dnešní podobou Prahy.

¹ 2. řádná schůze ústřední správní komise dne 6. března 1922, AMP, f. MHMP I. - Protokoly sborů městské správy, i.č. 867.

Nejprve je ale nutno vysvětlit několik základních pojmů. Pojem *regulace*, hojně používaný v této práci, je používán ve smyslu *úprava města* a vytvoření plánu pro jeho budoucí rozvoj. Regulační plán je v pramenech volně zaměňován s dalším pojmem, tzv. *upravovacím plánem*. Regulační, resp. upravovací plán, měl funkčně vyřešit celou městskou oblast se všemi existujícími složkami, přitom uměřeně upravit a opravit dochované městské části a na základě vědeckých pozorování a údajů o stavu a dosavadním vývoji města stanovit pravděpodobnou podobu jeho dalšího vývoje v budoucnu.² Dále je nutno rozlišovat *generální* a *detailní* upravovací plán – první řeší situaci města, či dané oblasti obecně, tj. jako základní obrys dalšího vývoje, druhý pak přímo detailní podobu zastavovaného území. Regulační, resp. upravovací, plán přitom v určité míře omezuje práva soukromého vlastníka disponovat vlastním majetkem, protože mu ukládá, podle typu oblasti, kde se jeho majetek nachází, jakým způsobem smí se svým pozemkem dále naložit. Nejednotnost přístupu k regulaci daného území vede k roztržitému vývoji celé oblasti a problémům s návazností na jiné části. Stejně tak neumožňuje efektivně a jednotně řešit otázky hygienického zabezpečení města, jeho dopravní obslužnost či problémy soužití rezidenčních a průmyslových oblastí. To vše z jednoduchého důvodu – protože není jasné, co se bude s daným územím dále dít. „*Vzrůstu města nelze činiti trvale překážek a proto obce bez plánů nebo s plánem neúplným se vyvíjejí nesouvisle a nestejněměrně, ba anarchicky. Na některých stranách rostou nové domy a ulice příliš daleko od středu města, jsou-li právě majetníci vzdálenějších pozemků agilnější. Na jiných stranách město zakrňuje, jsou-li majitelé pozemků naopak příliš nehybní, nebo lpí-li na zemědělském zpracování půdy... V městě rostoucím náhodně a bez jednotného plánu vzniká příliš rozlehlá a roztržitá uliční síť, jejíž zřízení a udržování vyžaduje příliš velikých nákladů, a vodovodem a kanalisací v nich položenou, ne-li hned, tedy v budoucnosti zatíží neúměrně k počtu obyvatelstva finanční hospodářství obce.*“³

Dalším pojmem, který je nutno přiblížit v kontextu této práce, je *urbanizace*. Podle obecné je to „*prostorová koncentrace obyvatelstva i lidských činností odrážející se v chování lidí, v jejich motivacích, v kulturních vzorech i ve formách organizace společnosti. Tyto změny jsou vyvolány životem v prostředí s velkým počtem, vysokou hustotou a značnou různorodostí obyvatelstva.*“⁴ Z hlediska této práce nicméně zmiňovaný pojem pracuje se „*...sociálním, kulturním, hospodářským a prostorovým pojetím vzniku a utváření měst,*“⁵ které je zaměnitelné s pojmem *urbanismus*, který je „*souborem principů, zásad a pravidel, které je nutno uplatnit u staveb a jejich souborů tak, aby nebyly narušeny schopnosti společenského člověka, aby byl podporován*

² Fierlinger Otakar, Říha J. K., *Město a upravovací plán*, Praha 1932, s. 13.

³ Tamtéž, s. 10.

⁴ Petrusek Miloslav, Vodáková Alena, Maříková Hana, *Velký sociologický slovník*. Praha 1996.

⁵ Horská Pavla, Maur Eduard, Musil Jiří, *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*, Praha 2002, s. 5.

*jeho rozvoj a zlepšováno jeho bytí i společenské hodnoty."*⁶ Tato práce tak chápe urbanizaci jako vědomou a plánovanou přeměnu města dle předem připraveného (regulačního, resp. upravovacího) plánu tak, aby se vytvořilo ideálu se blížící místo k životu.

Práce je časově vymezena obdobím mezi oběma světovými válkami, tj. lety 1918 – 1939. Vzhledem k tomu, že tematika regulace a stavby některých projektů byla zpracovávána dlouhodobě bez ohledu na objektivní politické události, existuje v řadě případů přesah před vypuknutí první světové války či naopak po skončení války druhé. Je to z toho důvodu, že nelze přesným časovým úsekem „odseknout“ zkoumané procesy spojené s vývojem města – jeho kořeny tkví dlouho před vznikem Velké Prahy jako hlavního města samostatného státu a zároveň měly dohru ještě hluboko po ukončení nacistické okupace. Prosté časové vymezení je tak z pohledu práce svazující a bylo pouze využito jako rámec skýtající oporu pro výzkum.

Pro potřeby této práce byla využita celá řada zdrojů a pramenů. Vzhledem k faktické nezpracovanosti daného tématu, byla soudobá literární základna pro přípravu práce relativně chudá. Vedle několika publikací, které se regulace Prahy dotkly jen v rámci popisu historického vývoje města, se tak informační základnou stala především literatura, zabývající se teorií stavby měst. Využity byly též publikace zpracovávající přímo některá z dílčích témat, zahrnutých do celkové regulace města. Z hlediska doby vydání byly využity jak publikace moderní, tak vydané prameny, které v době vzniku fungovaly jako odborná literatura. Pro základní nástin vývoje města byla využita publikace Praha od Jiřího Peška a Václava Ledvinky⁷, publikace Od aglomerace k velkoměstu od téhož autora⁸, teoretická práce o historickém vývoji urbanismu od Pavly Horské a kol.⁹, či série publikací od Jiřího Hrůzy.¹⁰ Z publikací zaměřujících dílčí témata pak je nutno jmenovat sérii knih od Jaroslava Jáseka o vodárenské a kanalizační tematice¹¹, či publikaci o pražských mostech od Jana a Ondřeje Fischerových.¹² Z teoretických prací, vydaných ve zkoumaném období a počítaných tak mezi publikované prameny, lze jmenovat především sérii odborných knih vydaných Masarykovou akademií práce a jejím odborným pracovištěm, Ústavem pro stavbu měst, které zpracovávaly teoretické i praktické znalosti stavby měst – např. publikace Otakara Fierlingera¹³, Aloise Mikuškovice¹⁴, Vladimíra Zákrejse¹⁵ k teorii stavby měst či

⁶ Janata Michal, Urbanismus [online]. [cit. 2017-8-10]. Dostupné online: <https://www.techlib.cz/cs/82829-urbanismus>

⁷ Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, Praha 2000.

⁸ Pešek Jiří, Od aglomerace k velkoměstu, Praha 1999.

⁹ Horská Pavla, Maur Eduard, Musil Jiří, Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa, Praha 2002.

¹⁰ Hrůza Jiří, Města utopistů, Praha 1967; Hrůza Jiří, Město: Praha, Praha 1989; Hrůza Jiří, Svět měst, Praha 2014; Hrůza Jiří, Praha v plánech a projektech: od středověku po současnost: katalog výstavy, Praha 1999.

¹¹ Jásek Jaroslav, Klenot města. Historický vývoj pražského vodárenství, Praha 1997. Jásek Jaroslav, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006. Jásek Jaroslav, Vrbová Alena, Palas Jan, Pražské kaly, Praha 2009. Jásek Jaroslav, Krajčí Petr, Grohmanová Zora, Valchářová Vladislava, Ješuta Jaroslav, Beneš Jaroslav, Podolská vodárna a Antonín Engel, Praha 2002.

¹² Fischer Jan, Fischer Ondřej, Pražské mosty, Praha 1985.

¹³ Fierlinger Otakar, Říha J. K., Město a upravovací plán, Praha 1932.

nikdy nevydané paměti Maxe Urbana¹⁶. Z dílčích prací pak lze jmenovat Jana Baštu a jeho publikaci k železniční regulaci¹⁷, Jana Vancle a jeho práci k vodárenské otázce¹⁸ či Ladislava Procházku a jeho zprávy ke zdravotní situaci ve městě¹⁹.

Zcela zásadní pro vznik práce se vedle pramenné základny ukázaly být články, vydávané v odborných časopisech po celé meziválečné dvacetiletí. V některých případech jde o časopisy vzniklé hluboko před vznikem samostatného československého státu. Kromě nezpochybnitelného informačního zdroje v podobě jinde nedochovaných informací k velké řadě vyhlášených soutěží se jednalo také o vpravdě takřka intimní vhled do uvažování řady expertních odborníků, kteří se zasazovali o proměnu města. Vedle ukázky toho, jak uvažovali, je tak mimo jiné možné získat i určitou představu o jejich povahových rysech (a také o vpravdě nepřátelské atmosféře mezi řadou z nich). Soupis časopisů a článků následuje v seznamu literatury a pramenů.

Důležitým informačním zdrojem se také ukázaly některé závěrečné práce. V oblasti teorie stavby měst je nutno zmínit práci dr. Josefa Morkuse²⁰, Mgr. Jana Dostálíka²¹ či vlastní diplomovou a rigorózní práci autora tohoto textu²². Řada dalších prací se pak věnovala především některým z aspektů městské regulace či života v něm, např. práce Mgr. Tomáše Junka²³, Mgr. Marcela Košackého²⁴ či Mgr. Jany Viktorínové²⁵. V neposlední řadě je nutno zmínit též práci Ing. arch. Mgr. Kláry Brůhové, PhD.²⁶ na příbuzné téma, která byla využita k získání náhledu na stejnou tematiku z pohledu architektonického.

Pramenná základna pro předkládanou práci nebyla nijak ucelená a sjednocená. Většina archivních fondů se dochovala pouze v částečné, neúplné podobě a v řadě případů byla

¹⁴ Mikuškovice Alois, *Technika stavby měst*, Praha 1933.

¹⁵ Zákrejs Vladimír, *Plány upravovací. Příručka pro funkcionáře*, Praha 1923. Zákrejs Vladimír, *Methodické řešení plánů upravovacích*, Praha 1925.

¹⁶ Urban Max, *Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy*, díl 3, sešit 1- 12, nevydáno.

¹⁷ Bašta Jan, *Pražská otázka nádraží: s obecným úvodem do zařízení i provozu nádraží velkoměstských a ideovým návrhem přestavby nádraží i tratí pražského uzlu železničního.*, Praha 1923.

¹⁸ Vancle Jan, *Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou*, Praha 1920.

¹⁹ Procházka Ladislav, *Zdravotnictví Velké Prahy. Popis, úkoly a návrh organizace*, Praha 1922.

²⁰ Morkus Josef, *Územní studie v podmínkách Prahy se zaměřením na řešení urbanistické koncepce. Disertační práce Fakulty architektury na Českém vysokém učení technickém*, Praha 2010.

²¹ Dostálík Jan, *Projevy environmentálního myšlení v české teorii architektury a urbanismu první poloviny 20. století. Diplomová práce Fakulty sociálních studií Masarykovy univerzity*, Brno 2010.

²² Drnek Kryštof, *Praha a její logistické zázemí. Proměny města a jeho technických sítí v letech 1913-1952. Rigorózní práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy*, Praha 2011; Drnek Kryštof, *Praha - od zemské metropole monarchie k hlavnímu městu republiky. Vývoj logistického zázemí města v letech 1913-1952. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy*, Praha 2010.

²³ Junek Tomáš, *Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy*, Praha 2009.

²⁴ Košacký Marcel, *Vývoj pražské kanalizace v 19. a 20. století. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy*, Praha 2000.

²⁵ Viktorínová Jana, *Proměny pražské periferie. Bývalá nouzová kolonie Na Slatinách. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy*, Praha 2010.

²⁶ Brůhová Klára, *Praha nepostavená. Nerealizovaný urbanismus v Praze a téma vltavských břehů v kontextu přerodu města v moderní metropoli. Disertační práce Fakulty architektury na Českém vysokém učení technickém*, Praha 2014.

rozdělena do nesouvisajících archivních celků a institucí. V několika případech bylo dokonce nutno rekonstruovat dané téma spojením archivního pramenu a informací uveřejněných ve výše zmiňovaných časopisech. Základní archivní soubor Státní regulační komise pro Prahu a okolí je uložen v archivu Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kde se však dochovala hlavně obrazová sbírka, textová dokumentace byla bohužel ztracena v průběhu času. Ještě hůře dopadl archivní fond městského Regulačního úřadu, odb. 2 stavebního úřadu, který je v současné době uložen v Archivu hlavního města Prahy. Je nepřístupný a podle jeho správkyň neobsahuje takřka žádné relevantní údaje. O dřívějším přístupu k pramenné základně svědčí také to, že dokumentace řady dalších městských odborů, která by mohly regulaci města osvětlit, prostě neexistuje – např. Mostní odbor, odb. 5 stavebního úřadu.²⁷ Naopak uceleným souborem jsou kompletní stenografické zápisy o schůzích ústředního zastupitelstva hlavního města, které nabízejí fascinující vhled do fungování města a jeho každodenního života.

Neúplný je také archivní fond Masarykovy akademie práce, uložený v Archivu Akademie věd, kde se ale zachovala drtivá většina hlavní dokumentace – podle archivní pomůcky byly v průběhu let skartovány pouze účetní podklady a část zápisů vedení Akademie. Část fondu věnující se Ústavu pro stavbu měst je rozsáhlá a přináší detailní vhled do fungování ústavu a především do organizace jeho vědeckého a konferenčního práce. Bohužel zcela chybí kompletní dokumentace k urbanistickým soutěžím pořádaným ve zkoumaném období – ačkoliv zpráva Ústavu hovoří o ucelené snaze získat kopie veškerých projektů podaných v soutěžích, v dokumentaci tyto prameny zcela chybí. Otázkou tak zůstává, jestli byl tento soubor skartován či zda vůbec vznikl. Nelze totiž spolehlivě říci, jestli našla snaha Ústavu odezvu u daných institucí.

V případě fondů uložených v Národním archivu lze konstatovat, že jsou z větší části úplné – fond Ministerstva železnic je k tématu železniční regulace takřka kompletní, v případě Ministerstva veřejných prací je situace horší, ale ne tragická.

Pokud se týče soukromých podnikových archivů, tj. Archivu Dopravních podniků hlavního města Prahy a Archivu Pražských vodovodů a kanalizací, v tomto případě byla ucelenost archivních fondů takřka bezchybná a v kompletně dochovaných fondech chyběla pouze velmi malá část pramenů.

²⁷ Podle dostupných indicií byl zužitkován v kotelně.

2. Regulační plán

„Kolega inž. Mölzer bude tak laskav a učiní nám nyní vysvětlení k plánu, jenž nám byl dnes předložen a vyvěšen. Pánové, dávejte laskavě pozor!“²⁸

Primátor JUDr. Karel Baxa

Rok 1928 byl pro Československou republiku přelomový v mnoha ohledech – uplynulo 10 let od založení mladého státu a řada velkých projektů si dala za cíl k tomuto jubileu uveřejnit své výsledky. Jedním z nich byl i projekt, který měl být zcela zásadní pro hlavní město tohoto nového státu tzv. Regulační plán.

Po 10 letech práce byl veřejnosti plán v širších souvislostech představen na jednání ústředního městského zastupitelstva 4. června 1928. Ing. Eustach Mölzer, předseda Státní regulační komise a ředitel Elektrických podniků hl. m. Prahy, přednesl pro ostatní zastupitele krátkou přednášku, která jim přiblížila a vysvětlila barevný grafický plán, který Státní regulační komise vypracovala na základě dosavadních výzkumů. Přednáška byla zároveň, vzhledem k účasti širší veřejnosti na galerii, koncipována jako jedno z prvních představení dlouho připravovaného plánu pro Pražany, kterým ovlivňoval životy už od r. 1919, kdy byla Státní regulační komise oficiálně založena a práce na tomto plánu začaly.

Slovy samotného Ing. Mölzera byl plán neúplný a teprve na samém počátku, „...*(je to) ukázka zastavovacího plánu pro území velkopražské a zájmový obvod, koncipované ze stanoviska čistě odborného...*“²⁹, pouze ve formě zastavovacího plánu³⁰ a bylo třeba dořešit ještě velkou spoustu detailů včetně řady připomínek, které Státní regulační komisi přicházely, jak od jednotlivců či korporací, tak od jednotlivých městských částí. Navzdory tomu byly předložené plány určeny pro brněnskou výstavu, protože hlavní část práce, vytvoření regulačního plánu pro vnitřní části města, byla oficiálně zakončena.

Podle stenografického zápisu proslov Ing. Mölzera sklidil bouřlivý potlesk³¹, navzdory tomu, že šlo pouze o popis mapy se zakreslenými barevnými poli a informace k postupně zveřejňovaným plánům se pravidelně objevovaly v odborném i běžném tisku. Při zpětném pohledu na uplynulých deset let plánování a dalších deset let, kdy se na regulačním plánu stejně usilovně pracovalo, se však nelze ničemu divit. Rok 1928 byl milníkem, který se Státní regulační komise snažila usilovně dodržet navzdory všem překážkám, které se v průběhu přípravy

²⁸ Těsnopisný zápis o VII. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy z 4. 6. 1928, s. 28 (97). AHMP, f. MHMP I., i. č. 886.

²⁹ Těsnopisný zápis o VII. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy z 4. 6. 1928, s. 28 (97). AHMP, f. MHMP I., i. č. 886.

³⁰ Základní zastavovací plán bylo nutno začlenit do vznikajícího národního plánu zastavovacího a poté ho zpracovat v jeho podrobné verzi. Zákrejs, V., Metodické řešení plánů upravovacích, Praha 1925, s. 12.

³¹ (Bouřlivý potlesk), Těsnopisný zápis o VII. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy z 4. 6. 1928, s. 35 (104).

vynořily.

Základem zveřejněného plánu byla komunikační síť a domovní zástavba. Kostrou regulačního plánu byla silniční síť, která procházela městem a propojovala státní silnice, které vedly do Prahy.³² Dosavadní situace přiváděla tyto velkokapacitní silnice takřka do „ničeho“ – resp. do oblasti, kde neexistovalo příhodné napojení, které by bylo schopno převést dopravu z jedné strany města na druhou. Zároveň zde neexistovalo dostatečné propojení uvnitř města – tato situace vznikla dosavadním vývojem celé aglomerace, kdy jednotlivé městské části podstupovaly samostatný vývoj bez ohledu na okolí.

Jádrem silniční sítě se stal koncept tzv. Okružního systému. V podstatě se jednalo o dva velkolepě koncipované silniční okruhy, vnitřní a vnější, které procházely vnitřním městem a převáděly dopravu po obvodu Starého a Nového města. První okruh obcházel Staré město po linii Na Příkopech - Národní třída – Národní divadlo a pomocí tzv. Petřínské komunikace je spojoval s Hradčany a Dejvicemi. Linie dopravní tepny poté procházela skrz Letnou a přes Revoluční třídu a Náměstí Republiky se vracela zpátky na Příkopy. Souběžně se silnicí na levém břehu měla pokračovat druhá větev okruhu po nábrežní komunikaci až k Mánesovu mostu.³³ Druhý okruh měl spojit východní industriální oblast Libně a Vysočan přes oblast Florence s Muzeem a pomocí nového mostu přes Nuselské údolí i s oblastí Pankráce, která se nabízela jako ideální volný prostor pro další expanzi města.

Většinová tranzitní doprava, která neměla za cíl samotné město, byla převedena systémem transversál z jedné strany města na druhou. Tyto nově založené silnice byly kapacitně plánovány tak, aby zvládly předpokládaný objem dopravy, který se měl státními silnicemi do Prahy dostat.

První transversála, která spojovala silnice ze západních Čech, vedla z Dejvic přes most na Palmovku. Druhá byla vedena na jihu Prahy ze Smíchova, přes nově projektovaný most u Výtoně na Pankrác a dále na Tábor a botičským údolím na Jihlavu. Třetí průběžná komunikace byla plánována jako severo-j jižní a vedla z Modřan přes město směrem na Libeň a ke kbelskému letišti. Zároveň kolem Prahy vzniklo několik odboček, které propojovaly státní silnice, aby umožnily přejezd mezi nimi ještě před dosáhnutím samotného města. Kolem všech tří transversál pak vznikala nová zástavba, která rozvíjela dosavadní městské čtvrtě a formovala novou uliční síť.

Silniční síť ale nebyla jedinou, která formovala budoucí podobu města. Druhou polovinu dopravního systému města tvořila železnice. Ta na plánu zabírala opticky mnohem více místa a procházela zásadními změnami jak v podobě, tak v plánované funkci. Zásadním předpokladem pro budoucí vývoj bylo oddělení nákladní a osobní dopravy, v případě dopravy osobní pak ještě

³² Regulační plán Velké Prahy, Praha 1931, s. 6.

³³ Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 457.

došlo k rozdělení na dopravu dálkovou a místní.

Nákladní doprava měla podle předpokladů vytvářet stěžejní systém, který do města dopraví hlavní část zásob, které město a jeho obyvatelé potřebují. Na mapě proto bylo vyznačeno dvacet místních dopravních nádraží, která měla zaručit, že daná lokalita bude zásobitelná do 6 km od „svého“ nádraží. Hlavním nádražím, z kterého měla probíhat distribuce do jednotlivých nádraží a do města jako takového, bylo nově založené velkonádraží na Maninách, na území, které bylo získáno velkorysou úpravou Vltavy. Z lokálních pak mělo být tím největším nově plánované nákladové nádraží u Červeného dvora.

Osobní doprava, lokální i dálková, byla soustředěna do Wilsonova nádraží. Mimo to pak měla v Praze vzniknout (nebo měla být upravena) další čtyři velká nádraží, která byla plánována jako místní nádraží pro lokální dopravu, menší lokální nádraží v to nepočítaje. Dopravu do města v okruhu do 30 km měla zajišťovat nově vybudovaná síť lokálních rychlodrah, oddělená od dopravy dálkové a provozovaná na vlastním železničním tělese, aby se předešlo vzájemnému zdržování, jako tomu bylo dosud. Rychlodráhy měly být zavedeny hluboko do centra města, kde měly projíždět k tomu určenými nádražími a částečně tím doplnit městskou dopravu zajišťovanou primárně tramvaji a částečně i autobusy. Podzemní dráha sice byla v plánu také, ale pouze jako doplněk tam, kde se dosavadní síť nevyplatí.

Dopravní síť byla doplněna bohatou domovní zástavbou. Na plánu byly umístěny plochy určené k zástavbě činžovními domy i otevřené bloky. Řada tzv. „zahradních měst“ v té době již stála či byla budována, nicméně v nové zástavbě se s nimi nadále příliš nepočítalo. Nově byly projektovány, a v této době již i částečně postaveny, čtvrti v Dejvicích, ve Vršovicích, na pláni u Invalidovny či na Pankráci. Řada soutěží, které samotnému plánu předcházely, řešily kromě architektonické podoby celých oblastí i podobu typologie malých bytů, které byly určeny pro širokou základnu pražských obyvatel, kteří buď neměli vůbec kde bydlet, či si provizorně vlastními silami vybudovali nouzové barákové kolonie po celé Praze.

Spolu s bytovou výstavbou byla také v plánu výstavba řady nových zelených ploch, celkově se jednalo až o čtvrtinu z celé zastavěné plochy.³⁴ Dobrá dostupnost parků a sportovních ploch, které byly do zelených ploch také zahrnuty, byla jedním ze základních předpokladů, které měla Státní regulační komise při vytváření plánu na zřeteli. Z toho důvodu byla v plánu kromě Všesokolského stadionu na Strahově, který už byl prověřen sokolským sletem v r. 1926, i výstavba velkého stadionu a sportovního střediska v Braníku a stadionu tělovýchovné fakulty na Pankráci či v Podolí.

Velkou pozornost poutal městský průmysl, kterému byla věnována převážně východní část města. Málo obydlená část města, která byla navíc v ideálním postavení vůči převažujícímu směru vanoucího větru, byla z většiny věnována výstavbě a přesunu pražského průmyslu.

³⁴ Těsnopisný zápis o VII. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy z 4. 6. 1928, s. 33 (102). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 886.

Drobný průmysl mohl ve vnitřní Praze i nadále zůstat, spolu s obchodem byl zvýhodněn nově budou dopravní sítě, která umožňovala lepší spojení a tím i zásobení.

S regulací města byly spojeny i méně viditelné změny v inženýrských sítích, které ale měly podobně široký dopad na celou aglomeraci. Kompletní úprava konceptu přívodu pitné vody do města, a na druhé straně také odvodu splašků, byla v plánu od samého vzniku Velké Prahy a zaměstnávala odborníky na toto téma celých deset let přípravy regulačního plánu.

Vodovodní síť se měla zdvojit, kromě pitné vody z Káraného a nově spuštěné vodárny v Podolí byl v plánu vodovod na užitkovou vodu, přiváděnou z přehrady ve Štěchovicích, který měl vzniknout ve spojení s novou vodní elektrárnou. Plány na obnovu a proměnu kanalizačního systému byl sice dimenzován na mnohem větší počet uživatelů, než v době jeho spuštění reálně připojeno bylo, ale výhledy na více jak milion obyvatel Prahy v r. 1960 nutily město aby připravilo a provedlo výstavbu nové čistírny odpadních vod. Plány na ni byly v r. 1928 již ve vodoprávním řízení, podobně jako projekt na novou vodárnu, nicméně je čekaly ještě další změny.

Bouřlivé ohlasy na přednesené regulační plány byly i určitou tečkou za desetiletou snahou podřídit nejen stavební vývoj hlavního města jednotnému plánu. Průběžně zveřejňované výsledky kvartálních soutěží samozřejmě nebyly žádnou utajovanou skutečností, mj. i proto, že se na jejich základě už dopředu určovaly nezastavitelné plochy, či místa určená k zástavbě.³⁵ Uzavření celé regulační procedury v r. 1928 však bylo pouze iluzorní. V první řadě bylo nutno se vypořádat s řadou podaných stížností, které se během posledních 10 let u Státní regulační komise sešly (část z nich se již přitom řešila několik let i soudně) a které reagovaly primárně na detailní změny v určité lokalitě.

Vedle stížností a úprav navrhovaných podle výše uvedeného klíče tu však byly i překážky zásadnějšího charakteru, které bránily v okamžité realizaci regulačního plánu podle navržených změn. V první řadě to byl rozpor mezi jeho předkládanou a faktickou charakteristikou – plány byly připraveny do detailu, nicméně jim mnohdy chyběl vztah k dosavadnímu vývoji v daném místě, navíc byly často pouze ideovým určením dalšího vývoje projednávané lokality.³⁶

Dalším problémem byly navrhované úpravy dopravního systému. Vedle základních principů železniční i silniční dopravy, které byly v podstatě přijaty³⁷, nastala shoda v plánovaných detailech. Železnice byla zainteresovanými odborníky chápána jako příliš rozsáhlá, navíc silově

³⁵ Je nasnadě, že se tato činnost neobešla bez řady komplikací. Stížnosti městských částí, korporací, ale i jednotlivců do kanceláře Státní regulační komise pravidelně docházely po celá 20. léta, vesměs se jednalo o stížnosti na úpravu, která dle stěžovatelů nerespektovala danou lokalitu a již existující provozy, či do té doby fungující městskou část.

³⁶ Tento rozpor je dobře viditelný na příkladu severozápadního a jihozápadního sektoru, kdy např. Letná a Dejvice dostaly do detailu rozpracovaný regulační plán, zatímco Vršovice pouze zastavovací plán, projednávající pouze podobu uličního systému a ostatní pozemky. Detaily vzhledu, tedy typ zástavby, či typologie bytů, se řešily později v dalších soutěžích či polemikou v odborných kruzích

³⁷ V případě železnice šlo o zmíněné oddělení nákladní, osobní dálkové a lokální dopravy, v silniční dopravě o obejití města objezdy a napojením směrů dopravy mimo zástavbu

prosazovaná na úkor městského vývoje, silniční úpravy byly brány jako nedostatečné a příliš zasahující do města.

Vedle těchto v základě odborných a detailních problémů však regulace narážela hlavně na dva problémy mnohem větší – právní a finanční. V zákoně, který zřizoval Státní regulační komisi, nebyly podchyceny možnosti a nutnost finančního vyrovnaní se soukromými majiteli, stavební vývoj omezovala spekulace s pozemky a neexistence moderního stavebního zákona³⁸, pravidelně vydávané zákony o stavebním ruchu situaci spíše komplikovaly, než zjednodušovaly. Vedle těchto a řady dalších překážek pak byla asi tou největší obrovská finanční zátěž celého regulačního procesu, který město hrozil zahltit. Spolu s nevstřícnou politikou československé vlády vůči hlavnímu městu³⁹ tak musela být řada projektů buď zcela odložena či vybudována pouze v okleštěné formě, která ale neplnila svou plánovanou funkci tak, jak by měla.⁴⁰

V neposlední řadě regulační plán musel čelit odborné kritice, která konstatovala, že celý desetiletý proces proběhl naopak⁴¹ a celá anabáze by tak měla začít znovu.⁴² Prvotní podoba regulačního plánu vznikla již v roce 1923, kdy ji pro potřeby Ministerstva železnic vytvořil tehdejší předseda Státní regulační komise, dr. Sakař.⁴³ Po zveřejnění konečné podoby regulačního plánu se jeho další vývoj o dost zvolnil, činnost Státní regulační komise byla efektivně podvázána laxním přístupem Ministerstva veřejných prací, které z dodnes neznámých důvodů od července 1929 do března 1930 váhalo s novým jmenováním členů regulační komise. „Na konci června minulého roku skončilo se funkční období členů komise a její členové podali demisi. Tato demise není podnes vyřízena, komise není také zrušena ani není nová jmenována. Nastalo tudíž bezvládí, na které doplácet všichni četní zájemníci, jichž osud je spojen s vyjádřením komise.“⁴⁴ Po odsouhlasení a zveřejnění regulačního plánu se navíc Státní regulační komise pohroužila do martyria posuzování a schvalování změn a námitek proti plánu. „Plán byl v celku hotov, scházelo však jeho projednání, hlavně námitkové řízení, které bylo velmi trapnou

³⁸ V Československu stále platil původní stavební zákon z r. 1872 a i jeho další mladší verze. Zákrejs, Vladimír, Metodické řešení plánů upravovacích, Praha 1925, s. 8.

³⁹ Vedle neochoty prodávat městu za tržní cenu pozemky vlastněné jednotlivými úřady a ministerstvy, kdy docházelo k nesmyslnému šroubování cen do závratných výšek, to bylo direktivní obsazování lukrativních městských pozemků novými ministerskými budovami či naopak obsazování starých paláců určených pro jiné využití. Následné nevhodné úpravy znemožnily jejich další využití a zároveň podvázaly vývoj celé lokality. Samostatnou kapitolou jsou pak finanční operace s anglo-americkou půjčkou, kterou město provedlo pro finanční problémy spojené s údržbou za války kriticky zanedbané logistické sítě a která sice díky zásahu min. financí pomohla sanovat ekonomiku mladého státu, ale město připravila o cca. 100 mil. korun. Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, Praha 2000.

⁴⁰ Z těch nejviditelnějších příkladů jde o Nuselský most, nákladové nádraží Žižkov či Jiráskův most.

⁴¹ Namísto od obecného k detailnímu se rovnou projektovala budoucí podoba čtvrtí až na úroveň fasád a umístění jednotlivých domů a ideová podoba města se vytvářela později.

⁴² Např. Kubiček, A., O novou Prahu, in: Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1920-21, roč. 2 (7), č. 3-6, s. 30.

⁴³ Státní regulační komise pro Prahu a okolí pro ministerstvo železnic dne 8. června 1923 ve věci programu výstavby a osídlení Velké Prahy, č.j. 37657/1923. NA, f. MŽ, kt. 272.

⁴⁴ Co je se státní regulační komisí v Praze? Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1929-30, roč. 10 (15), s. 19.

*záležitostí, a pozměňovací návrhy pro faktické, konkrétní provádění, a scházely plány venkovských obcí kol Prahy, jichž regulační a zastavovací plány byly také úkolem komise. Projednávání těchto změn a nových plánů neměla již dávno onen elán, jako v létech předešlých, kdy se tu střetlo velmi mnoho dobrých myšlenek... Také průběhem roku se přimlouval dr. L. Procházka, aby rozhodování o drobnostech a nepatrných změnách regulačních se přenechalo městu, a jeho návrh byl přijat jednomyslně, jsou přece protokoly o schůzích těchto roků většinou plny drobné agendy, žádostí o změny jak situační, tak zvláště výškové, a jakási nová míza do plánu celkového z této komise nepřicházela... Že schůze tyto nebyly zábavné a povzbuzující, není třeba připomínati."*⁴⁵ Po zveřejnění regulačního plánu se proces urbanizace města zastavil na vyřizování výtek a námitek v procesních řízeních a stejně tak na administrativních záležitostech kolem dalšího existence Státní regulační komise.

Dalšího rozvoje se regulační plán dočkal již v poměrně roztříštěné podobě, kdy do jeho další podoby promlouvala řada jednotlivých institucí, městských částí či byly samostatně řešeny jeho jednotlivé části. Ač byl regulační plán odsouhlasen ministerstvem veřejných prací, nikdy nebyl dokončen. V druhé polovině meziválečného období o další rozvoj plánu zasloužil jiný městský orgán, který se Státní regulační komisí ho spojovala osoba Ing. Mölzera, a tím byly Elektrické podniky hl. m. Prahy. Jejich dopravní soutěž rozvinula dopravní složku plánu a odpověděla na některé otázky, které plán kladl, ale jejichž řešení nenabízel. Jiné instituce, Ústav pro stavbu měst, Spolek inženýrů a architektů či jiné, pak rozvíjely další projekty regulačního plánu, bohužel nezávisle na plánu celkovém. Do vypuknutí druhé světové války už pak ke konsenzu nedošlo. Po tomto stručném nastínění problematiky je možno se celému problému pražské regulace věnovat detailně.

⁴⁵ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 8., 1949, s. 7-9, nevydáno, uloženo v archivu *IPR Praha*.

3. Město na rozcestí

„Naši Prahu a celou republiku čeká tolik velkých úkolů, že nesmíme mít čas na zbytečné zábavy, tím méně na hýření a marnotratná požitkářství.“⁴⁶

Regulační plán, představený v minulé kapitole, byl pouhou epizodou v celém dlouhém procesu přetváření Prahy v moderní velkoměsto. Pro plné pochopení všech souvislostí, které vedly k výše popsané události v r. 1928, je potřeba přiblížit si situaci ve městě poněkud obšírněji a to jak princip vzniku města, tak celkovou společenskou a životní situaci v aglomeraci.

3.1 Vznik Velké Prahy

„Máme tolik různých komisí dnes, pokud se týče otázky Velké Prahy, že množství těchto komisí zabíjí celou otázku.“⁴⁷

JUDr. Karel Baxa

Hlavní město Praha, jinak též v oficiálních pramenech nazývané Velká Praha, vzniklo 6. ledna 1920, kdy byl přijat *Zákon o sloučení obcí sousedících s Prahou* č. 114/1920 Sb., který vešel v platnost 1. ledna 1922.⁴⁸ Tímto krokem bylo do jednoho právního celku sloučeno 37 samostatných urbánních jednotek, které se nacházely na území 17 189 ha, a počet obyvatel metropole vzrostl z 223 000 lidí na více jak 600 000.⁴⁹

Přídomek „Velká“ přitom pouze indikoval změny a proměny, které město podstupovalo a jeho cestu za moderní podobou. Jak podotýkali někteří soudobí urbanisté, byla to často jediná velká změna, kterou město bylo ochotno a schopno podstoupit.

„...ku zbudování skutečného velkoměsta nestačí jen posunovati obvodní čáru za nedohledné lány luk, polí a vzdálených obcí a celku pak dáti název Velká Praha. Není ani nutno, ani radno

⁴⁶ Těsnopisecká zpráva o schůzi měst. zastupitelstva hl. města Prahy, konané dne 30. července 1919, s. 8. Archiv hlavního města Prahy (dále jen AMP), f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 859.

⁴⁷ Stenografický zápis z 2. řádné schůze správního sboru hlavního měst Prahy v pondělí dne 3. února 1919, AMP, f. MHMP I. - Protokoly sborů městské správy, i.č. 858.

⁴⁸ Název města s přídomek „Velká/Velký“ se nevztahoval pouze na hlavní město, ale používala ho i řada dalších československých urbánních celků, např. Velká Ostrava, či Velké Brno. Tento název neměl legislativní zakotvení, v případě Prahy bylo ve slučovacím zákoně uvedeno jako nové společné jméno „Hlavní město Praha.“ Vysledovat první užití tohoto slovního spojení je takřka nemožné, sporadicky se objevovalo již od r. 1918 a nelze vyloučit i jeho dřívější užití. V této době se nicméně jednalo spíše než o polooficiální název města o citově podbarvené označení. Srv. zákon ze dne 6. února 1920, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114, Sb. z. a n. státu československého, částka 23, ročník 1920 a Věstník obecní král. hlav. Města Prahy, r. 1918, roč. 25, č. 3.

⁴⁹ Počty obyvatel, připojených obcí a konečně i sloučeného území se liší pramen od pramenu, tyto údaje jsou převzaty z oficiální brožury vydané Státní regulační komisí z r. 1931. Regulační plán Velké Prahy, Praha 1931, s. 5-6. Podle výpisu připojených obcí v 1§ v prvním odstavci jich je 38.

užívati tohoto názvu - který se ostatně již i ve veřejných ohláškách objevuje - neboť ani jediné skutečné velkoměsto světa, převyšující jak rozlohou tak počtem obyvatelstva Prahu, nepřijalo dosud přívlastek „Velký“ a ani Praze tímto přívlastkem na velikosti nemůže ničeho přibýti. Tento laciný způsob vzrůstu měst dochází však napodobení, máme již Velké Brno, Velkou Plzeň, Velkou Ostravu, Velký Turnov, a půjde-li to tak dále až k Velkým Počernicům a k Velké Chuchli, pak náš místopis bude obsahovati samá „velká“ města. Veškerému podnikání „Velké Prahy“ schází velkorysost a tento nedostatek jest tak úplný, že neodvedeme vzdor nesčetným úředním a privátním exkursím ani napodobit to, co se v cizině již osvědčilo a co v cizině vidíme...”⁵⁰

Samotný proces sloučení byl konečným výsledkem hnutí za sloučení kr. hl. města Prahy a přilehlých předměstí, která to z větší části dlouho odmítala.⁵¹ Díky tomu byla pražská aglomerace v situaci, která byla ve světovém měřítku ojedinělá – na poměrně malé ploše bylo soustředěno větší množství samostatných měst, která nebyla navzájem schopna kooperovat v oblasti jednotného vývoje.⁵² Do r. 1920 tak v Praze neexistovala snaha o centrálně řízenou výstavbu infrastruktury, k čemuž lze dále připočíst i převažující soukromou iniciativu v městských provozech, která logicky upřednostňovala tržní zájem nad vývojem nerentabilních částí města, především dělnických čtvrtí. Různě odstupňované daňové zatížení vázané na dovoz potravin, výstavbu domů či nájem také celkové situaci příliš nepřispívalo.⁵³

I když těsně před vypuknutím první světové války došlo k posunu jednání a s vnitřními předměstími byla uzavřena série smluv, které sloučení připravily, k samotnému vytvoření jednoho města došlo až později. Kromě války, která v monarchii, ale i ve městě, paralyzovala politický život, to bylo i díky obstrukcím v zemském sněmu, který byl českými poslanci bojkotován a sloučení tak nemohlo být projednáno a dokončeno.

Vytvoření hl. města v r. 1920 už nebylo v režii města ani jeho nově připojených součástí, ale provedlo ho rovnou Ministerstvo vnitra. Těsně po válce mu předcházely ještě dva pokusy, jeden

⁵⁰ O. R., O novou Prahu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924 - 1925, roč. 5 (10), s. 110.

⁵¹ Blíže k procesu slučování viz Holec František, Zápas o Velkou Prahu, in: Pražský sborník historický, r. 1970, roč. 5, s.120-135 a Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, Praha 2000, s. 146-151.

⁵² První velký konflikt tohoto typu nastal v r. 1876 při jednání o provozování smíchovské plynárny, která původně patřila firmě Ringhoffer. Ještě více pak neexistence společného plánování vytanula na povrch při snaze o připojení Královských Vinohrad k pražské plynárenské a vodovodní síti v r. 1880, který vyústil ve stavbu Vinohradské vodárny v Podolí v r. 1882, resp. 1885 v případě Pražské vodárny v Podolí. Drnek, K, Praha - od zemské metropole monarchie k hlavnímu městu republiky. Vývoj logistického zázemí města v letech 1913-1952. Diplomová práce, Praha 2010.

⁵³ Ve vnitřní Praze byla činžovní daň o 12, 5 % vyšší než v předměstských obcích. Podobným problémem byla existence potravní daně, nebo-li akcízu, která se vybírala na hranicích města a znamenala přírážku k jakékoliv potravině, kterou u sebe přichozí měl. Předměstí proto požadovala po vídeňském ministerstvu financí zachování potravní daně na dosavadní linii a její nepřenesení na celý plánovaný obvod nově sloučeného města. Především se ale žádost zasláná r. 1885 na ministerstvo týkala přechodného období, po které měla na území předměstí platit dosavadní úroveň činžovní daně. Navzdory výnosu ministerstva financí z roku 1886, že se předměstím povoluje přechodné období na dobu 10 let, nedošlo nakonec ke shodě, protože povolená doba byla pro zástupce připojovaných obcí příliš krátká. Pešek Jiří, Od aglomerace k velkoměstu, Praha 1999, s. 146-151.

vzešlý překvapivě z iniciativy vnitřních předměstí a druhý z popudu prozatímního ústředního zastupitelstva v čele s primátorem dr. Šámalem, nicméně ani jeden nebyl vzat v potaz. Zatímco pokus o sloučení vzešlý z iniciativy někdejších předměstí v čele s Karlínem a Král. Vinohrady byl založen na stejném principu jako před válkou, tj. na základě série smluv mezi Prahou a jednotlivými předměstími, snažil se dr. Šámal iniciovat vznik osnovy zákona, který by připojení umožnil i bez předchozí dohody s danou obcí a tudíž případně i bez jejího souhlasu.⁵⁴

Na tomto podkladě pak proto byl Ministerstvu vnitra dodán nový návrh sloučení Prahy, který kromě dosavadních zájemců o připojení jmenoval i mnohem širší okolí Prahy. Kromě toho se poprvé objevil i návrh na zřízení zájmového okruhu kolem Prahy, který měl být spravován jednotně se správou Prahy tak, aby se centralizovala a normalizovala celá oblast a nevznikaly protichůdné plány na urbanizaci celé aglomerace.⁵⁵ Návrh městské rady nakonec posloužil jako podklad pro již zmíněný zákon č. 114/1920, který nechalo vypracovat Ministerstvo vnitra. Podle dostupné literatury se za tímto krokem skrývala snaha agrární strany, která ministerstvo v době vypracování zákona ovládala, dostat Prahu pod svoji alespoň nepřímou vládu, když se jí to nepodařilo v místních volbách.⁵⁶

Při bližším pohledu na samotné znění zákona a v kombinaci s dalšími prameny a okolnostmi je však tato teorie poněkud nejistá. Zákon nijak nestandardním způsobem upravuje připojení městských částí, které převádějí svůj majetek, dluhy, závazky i obecní zaměstnance na Prahu.⁵⁷ Jediné, v čem byla Praha jako původní město určitým způsobem diskriminována, bylo ustanovení, které zachovávalo nestejnou výši obecních přírážek ke státním daním.⁵⁸ V praxi to znamenalo, že zůstával zachován nepoměr v činžovní dani, ve vnitřní Praze majitelům domů zůstávala nižší částka. Případné další rozšiřování obce už však záviselo na souhlasu samotné Prahy a slučovaných obcí, státní aparát daný akt už jen potvrzoval.⁵⁹ Pravdou zůstává, že desetiletý investiční plán a jeho vliv na každoroční rozpočet podléhal schválení Ministerstva vnitra a Ministerstva financí, nicméně je to pochopitelné, Praha manipulovala s objemem financí, který byl v poměru k ostatním obcím zdaleka největší – její rozpočet odpovídal svým rozsahem

⁵⁴ Holec František, Zápas o Velkou Prahu, in: Pražský sborník historický, r. 1970, roč. 5, s. 131.

⁵⁵ Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, Praha 2000, s. 563.

⁵⁶ Tamtéž, s. 563.

⁵⁷ Podle prvního odstavce v § 1 byly připojeny tyto obce: Bohnice, Hloubětín, Karlín, Kobylisy, Prosek, Střížkov, Troja, Vysočany, Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Hlubočepy, Jinonice, Košíře, Liboc, Motoly, Radlice, Sedlec, Smíchov, Střešovice, Veleslavín, Vokovice, Braník, Hodkovičky, Hostivař bez osad Milíčova a Hájí, Krč, Michle, Nusle, Podolí, Král. Vinohrady, Vršovice, Záběhlice, osada Malá Chuchle a část Modřan zvaná Zátíší, která se spojila s Hodkovičkami, dále pak Hrdlořezy, Malešice, Staré Strašnice a Žižkov. *Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou* č. 114/1920, Sb. z. a n. státu československého, r. 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920.

⁵⁸ Druhý odstavec §10, Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114/1920, Sb. z. a n. státu československého, r. 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920, s. 240.

⁵⁹ §16, Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114/1920, Sb. z. a n. československého, r. 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920, s. 241.

rozpočtu zemskému a rozpočet celé republiky byl jen čtyřikrát větší.⁶⁰ Nehledě k faktu, že každoročně projednávaným rozpočtům nebyly nikdy kladeny překážky při schvalování ministerstvy, Ministerstvo financí mohlo Praze do chodu zasahovat ze své pozice i bez zmiňované pasáže v zákoně.⁶¹

Ačkoliv na Prahu převedl zákon poměrně zatěžující povinnost starat se o dluhy a závazky připojených obcí, stejně jako povinnost zajistit zásobování svým novým obyvatelům, problémy s novým zákonem měly i nově připojené menší obce na okraji Prahy. Sloučením s Prahou byly vyňaty z kompetence politických okresů,⁶² což pro řadu převážně zemědělských obcí znamenalo legislativní ztížení fungování zemědělství, protože pražské předpisy a zákony s ním nijak nepočítaly.⁶³

Mnohem větší zátěž pro město vytvářela ministerstva svými požadavky na pražské paláce a pozemky pro nově zřizované budovy ministerských úřadů, neboť záměrně blokovala drahé a lukrativní parcely i několik let, či omezovala regulaci místa adaptací nevhodných budov, které by město mohlo využít jinak.⁶⁴

Problémy vytvářely i samotné připojované obce, které až do roku 1922, kdy zákon o sloučení teprve vcházel v platnost, prodávaly pozemky na svém území tak, aby je nedostalo hlavní město.⁶⁵ Uzávěra pro budoucí manipulaci se svým majetkem byla vytvořena až pro obce,

⁶⁰ „Ačkoliv náš skoro dvoumiliardový rozpočet se r. 1930 zdá se ve srovnání s rozpočtem zemským a státním veliký - země věnuje rozpočtu 14 dní, vypadá-li to jako u nás, ale tam mají restauraci - státní rozpočet, který jest jen čtyřikrát větší než náš rozpočet, trvá ještě déle, z toho je viděti, že náš rozpočet jest přece ještě malým.“ Projev člena ú. z. Tylínka, Těšnopisecký zápis o XII. mimořádné (rozpočtové) schůzi Ústředního zastupitelstva hlavního města Prahy, konané v pondělí dne 9. prosince 1929, AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i.č. 891, s. 107.

⁶¹ Příkladem za všechny budiž manipulace s anglo-americkou půjčkou – Praha byla nucena po sérii jednání oslovit britskou banku Helbert, Wagg & Co. a jejího amerického partnera Kuhn, Loeb & Co. s žádostí o půjčku na financování chodu městské infrastruktury. Celková částka činila 1, 5 mil. liber a 7, 5 mil. dolarů, což v přepočtu znamenalo 593 mil. Kč. Nicméně k vyplacení půjčky došlo až o rok a půl později, protože Ministerstvo financí celou akci pozdrželo, aby tím pomohlo ekonomice celého státu. Praha tak poté, díky posílení koruny, dostala pouze 435 mil. Kč. Dluh ale samozřejmě splácela v původní výši. Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, s. 571 a Těšnopisecké zápisy zasedání městského zastupitelstva z let 1919 – 1920, AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 858 – 868.

⁶² Jednalo se o okresy karlínský, vinohradský, žižkovský, smíchovský a zbraslavský. Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114/1920, Sb. z. a n. státu československého, rok 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920.

⁶³ „Vytvořením Vel. Prahy přičleněna byla k původní Praze řada obcí okolních, které převzaly na se všechny břemena velkoměsta, aniž by měly možnost použití jeho výhod. Obce ku Praze připojené přestaly býti součástí dřívejších okresů, zemědělství a hospodářské zájmy postaveny byly pod působnost obecních řádů a zákonů hl. m. Prahy, které neobsahují žádných ustanovení o zemědělství a zájmech zemědělské výroby, t.j. o zájmech rolníků, zahradníků a ovocnářů.“ Člen ús. z. Ženíšek, protokol o IV. - řádné - schůzi Ústředního zastupitelstva hlavního města Prahy z 5. 11. 1923, AMP, f. MHMP I., Protokoly sborů městské správy, Protokoly ústředního zastupitelstva z října až prosince, i. č. 870, s. 40 (105).

⁶⁴ Tyto případy budou pojednány v částech, které se jim věnují, pro tuto chvíli je možné uvést jako příklad adaptaci Paláce šlechticů pro účely ministerstva financí na Malé Straně, stavební uzávěra velké části dnešního Nábřeží Ludvíka Svobody po mnoho let při nedokončené stavbě ministerstev železnic, zemědělství a veřejných prací, obstrukce při prodeji pozemků a budov patřící tabákovému skladu na Náměstí republiky a mnohé jiné.

⁶⁵ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z roku 1918, 3. schůze z 16. 12. 1918, s. 13, či schůze z 30. 7. 1919, nečíslováno. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 857.

které se s Prahou teprve budou chtít spojit.⁶⁶

Společně se vznikem zákona o sloučení hl. města byl vydán *Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí* č. 88/1920, který předchází zákon doplňoval o instituci, která měla centralizovat a institucionalizovat další stavební a architektonický vývoj města.⁶⁷ Vznik této komise je v odborné literatuře, podobně jako slučovací zákon, chápán jako snaha o získání politické nadvlády nad hlavním městem tím, že mu bude odebrána většina pravomocí k rozhodování o vlastním stavebním osudu. Pozdější stav se tak doopravdy jeví, protože návrhy Státní regulační komise v regulačním plánu skutečně nabízejí širokou paletu více či méně razantních a leckdy i brutálních zásahů do stávající městské zástavby. Je nutné si ale uvědomit, což bude ukázáno i v dalších kapitolách, že Státní regulační komise byla jednak ve svém rozhodování na základě předložených návrhů umírněná a řadu mnohem progresivnějších návrhů mladé generace architektů a urbanistů zamítla, a jednak celková atmosféra doby nahrávala celkové modernizaci velkoměsta i za cenu zničení řady míst s jedinečným geniem loci, ve prospěch lepší hygieny města a lepšího komfortu jeho obyvatel.

Podle dochovaných archivních pramenů však základy Státní regulační komise nepoložila nově zformovaná vláda v čele s Agrární stranou, ale několik odborných organizací, především samo město podáním návrhu na zákon o Státní regulační radě dne 28. května 1919, tedy půl roku před tím, než byl zákon vůbec projednáván ve vládě.⁶⁸ Ke genezi, funkci a celkovému fungování Státní regulační komise bude pojednáno v další kapitole.

3.2 Fungování města

„Hospodyně zároveň při vaření ohlídá děti a jest ve stálém styku s rodinou. To jsou důvody, proč se u nás bydlí, jí a vůbec všechno dělá v kuchyni.“⁶⁹

Do nové poválečné éry hlavní město vstupovalo se značně rozporuplným potenciálem. Na jedné straně v jeho novém vedení panovala euforie a snaha Velkou Prahu (která však vznikla až o několik let později) povýšit mezi ostatní evropská velkoměsta, zbavit ji provinčnosti a propojit

⁶⁶ §17 Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114/1920, Sb. z. a n. státu československého, roč, 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920, s. 240: „Obce, které se budoucně usnesou o svém sloučení s obcí pražskou, nemohou ode dne tohoto usnesení bez jejího předchozího svolení vstupovati v žádné nové závazky, které mají jeviti účinek i po sloučení, aniž majetek obecní zcizovati nebo počet dělnictva a zřízenectva a jeho počitky zvyšovati.“

⁶⁷ Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí č. 88/1920, Sb. z. a n. státu československého, roč, 1920, částka 17, vydáno 20. 2. 1920. Blíže k samotné regulační komisi v další části.

⁶⁸ Zákon o komisi byl projednán společně s návrhy na změny a doplňky stavebních řádů pro Prahu a její předměstí. Zápis o schůzi správní rady hlavního města Prahy konané dne 28. 5. 1919, č.j. 3349/19 – „Schválena osnova zákona o zřízení regulační komise pro Prahu s okolím a přehledném plánu zastavovacím a usneseno požádati p. kancléře dra Šámala, aby ji předložil Národnímu Shromáždění.“

⁶⁹ Lisková Jarmila, Nájemní dům v současné výstavbě Velké Prahy, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 59.

dosavadní individuální obce v jednu funkční oblast. Na straně druhé byla aglomerace špinavým místem s hrozící pandemií nakažlivých nemocí plicních, břišních, či pohlavních, zakouřená a plná zplodin z dosud převažujícího topení uhlím v kamnech, s vážnou zásobováním, zastaralou a nedostatečnou infrastrukturou a v neposlední řadě plná jednotlivců i celých rodin, kteří byli bez domova a bez práce, a přežívali, kde a jak se dalo.

Zásobování byl problém nejen hlavního města, ale obecně i celého státu. Hospodářství vyčerpané dlouhou válkou nebylo schopno ještě dva roky po jejím konci dodávat základní potraviny a suroviny a ústřední zastupitelstvo muselo takřka neustále řešit nedostatky mléka, masa, ale především objemu dodávaného uhlí. To bylo ze všech surovin nejvíce nedostatkovým zbožím, protože kromě obyvatelstva se o jeho přiděly musely podělit i všechny městské i soukromé podniky, na kterých závisel denní chod města.⁷⁰

Chod městských podniků byl přitom ke konci války a po válce více než tristní. Na jejich funkčnosti se podepsal nedostatek pracovních sil, které byly odvedeny na frontu, nedostatečná údržba, na kterou nebyly prostředky ani síla, a v neposlední řadě i již zmíněný nedostatek uhlí. Jako příklad lze uvést čtveřici hlavních inženýrských sítí, které byly dokončeny těsně před válkou, resp. před válkou již byly plně funkční. V případě vodovodu a kanalizace se jednalo o hluboce zanedbanou preventivní péči o celou síť. Na její pravidelnou údržbu se městským podnikům nedostávalo pracovních sil, takže těsně po válce v Praze díky ztrátám vody fatálně vzrostla její spotřeba. Zároveň opotřebením parních strojů v Bubenečské čistírně odpadních vod bránilo efektivnímu čistícímu procesu a vedlo v důsledku k většímu znečištění Vltavy. V případě pražských plynáren a elektrárny pro změnu nedostatek uhlí nutil k plánovaným výpadkům dodávek plynu, resp. elektřiny.⁷¹ Kromě toho bylo nutno u všech zmíněných městských podniků provést obměnu strojního vybavení, které v té době už zastarávalo, či již bylo fatálně za svým zenitem. To byl případ hlavně žižkovské plynárny, u níž plány na její nahrazení vznikly již před první světovou válkou, nicméně nejen kvůli vypuknutí válečného konfliktu byly na dalších více jak deset let přerušeny.⁷² Pro modernizaci strojového parku městských podniků Praze nezbývaly peníze a minimálně po dva další roky byla proto budoucnost městského zásobení poněkud nejistá.

⁷⁰ Např. začátkem října 1918 se Praha musela spokojit s oficiálními 86 vagony uhlí denně, ale často nedorazilo ani toto množství. Protokoly schůzí městského zastupitelstva z roku 1918, 12. schůze ze 7. 10. 1918, nestránkováno. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 857.

⁷¹ Tato situace se znovu opakovala na konci druhé světové války.

⁷² Plány na modernizaci pražského plynárenství byly již před válkou přijímány kontroverzně, protože hrozily velkými náklady naproti klesajícímu zájmu mezi odběrateli. Žižkovská plynárna sice pracovala na plný výkon, nicméně nebyla nikdy zcela dokončena a počet odběratelů po zprovoznění holešovické elektrárny rok od roku klesal díky přechodu řady soukromníků i města samotného z plynového světla na elektrické. Topení jiným způsobem než uhelnými kamny naproti tomu v této době ještě nebylo natolik rozšířeno, aby dokázalo tento výpadek nahradit. Těsně před válkou byly pro novou plynárnu, když stará dosáhla svého maximálního výkonu, zakoupeny pozemky v Michli. Nicméně vidina poklesu spotřeby výstavbu o několik let odložila a pak zasáhly válečné události.

Do poválečné doby ale Praha i přes výše zmíněné nedostatky přicházela s velmi dobrým vkladem v podobě dobudované sítě základní městské inženýrské infrastruktury. Vodovod, spuštěný na začátku r. 1914, a kanalizace, spuštěná v r. 1906, uchránily vnitřní města během válečných let od hygienické katastrofy, která se dala pouze tušit. Stejně tak plynárenská a elektrárenská sestava vydatně pomáhaly jak pražskému průmyslu, tak zlepšovaly úroveň života alespoň části pražských obyvatel.

Velkým problémem, na který narážel především hlavní fyzik města dr. Procházka, byla celkově špatná hygienická a zdravotní situace pražského obyvatelstva. Navzdory zavedení pitné vody z Káranské vodárny se nepovedlo vymýtít nákazu břišním tyfem z širšího předměstí kolem Prahy, které se nyní stalo součástí města. Ani postupné zavádění vodovodu do okrajových obcí zprvu příliš nepomáhalo vzhledem k problematické situaci v různých částech nově vzniklé Prahy. Podobným problémem byla velká rozšířenost pohlavních nemocí, tuberkulózy a řady dalších nemocí, které řadily Prahu mezi evropská města s jednou z nejvyšších úmrtností jak mezi kojenci a dětmi, tak mezi dospělým obyvatelstvem.

Břišní tyf byl dlouhodobým problémem, který se částečně povedlo vyřešit zavedením káranské vody z jednotné vodárny a spuštěním gravitační kanalizace a čistící stanice v Bubenči. Problém ovšem zůstal neřešený na periferii aglomerace, kde oba systémy vybudovány nebyly, stejně tak ale úplně nezmizel i z vnitřního města, kam byl z periferií zanášen. Po připojení okolních obcí k Praze se pražským lékařům naskytl nelichotivý pohled na stav místního zdravotnictví a hygienu celkově: *„Obec pražská se sloučila s obcemi, u nichž jednak papírovými fermany před převratem se provádělo zdravotnictví. Byly to obce, které vše měly zařízeno dle rozkazu c.k. hejtmanství a c.k. místodržitelství, ale jen na papíře. Když jsme tyto obce sloučili s Prahou, tak jsme s hrůzou konstatovali, že poměry zdravotní jsou asi takové, jako v Podkarpatské Rusi. Obce tyto neměly vody, neměly kanalizace, neměly nejprimitivnějších opatření proti infekčním nemocem atd. Dle toho také vypadaly poměry zdravotní a zejména pohyb tyfu abdominálního. Jsou to zejména tyto obce: Hlubočepy, Podbaba, Šárka, Nusle, Pankrác, Bráník, Krč, Vršovice.“*⁷³

Oficiální statistika a zprávy podávané městským fyzikátem a dalšími zainteresovanými členy ústředního zastupitelstva jsou opravdu nelichotivé. I navzdory sporům o statistickou metodu mezi městským fyzikátem a statistickým úřadem⁷⁴ dosahovala celková úmrtnost v Praze výše

⁷³ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 15. mimořádná schůze z 29. 12., projev Dr. Urbánka, s. 630-1. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 868.

⁷⁴ „Několika slovy bych se dotkl výtky, že byly ve zprávě uvedeny nesprávné číslice. Ta věc týká se starého sporu mezi fyzikátem a statistikou, který bych nerad osvětloval. Jest to spor o to, který zemřelý v Praze jest domácí a který cizí....zjistil jsem, že v nemocnicích se tyto věci vůbec nepořádně vedou - na lístku uvedena sice domovská obec, ale pobyt, bydliště není uvedeno a následkem toho počítáme do úmrtnosti jako cizí ty, kteří v Praze sice bydleli, ale zemřeli v našich pražských nemocnicích a nebylo zaneseno jejich bydliště. To jest celý spor a ta nesprávná číslice.“ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 3. schůze z 6. 3., projev měst. fyz. Dr. Procházky, s. 124. AMP, f. MHMP I.

20%. Po r. 1919 začal počet nemocných tyfem setrvale stoupat. Zatímco r. 1919 bylo ve vnitřní Praze 46 případů, v r. 1922 již 97 a společně s předměstími 335 případů. Počet nakažených přitom dále stoupal, ke kulminaci došlo v r. 1930, kdy v celé Praze bylo 169 nakažených. Do roku 1937 se podařilo břišní tyfus z Prahy takřka vymýtit, nakažení jsou pouze dva nešťastníci.⁷⁵ Podobně kritická byla situace v případě nákazy tuberkulózou, která byla příčinou úmrtí zhruba 30% všech pražských zemřelých. Ačkoliv se poměr nemocných za léta proměňoval, zůstala tuberkulóza jedním z největších zdravotních rizik v Praze – nejvyšší počet zemřelých, 910 lidí, měla Praha (v tomto případě jen vnitřní) v r. 1917, po spojení s předměstími počet vzrostl z 457 v r. 1922 na 1183 mrtvých v r. 1923 (poměr mrtvých na počet obyvatel se ale příliš nezměnil – z 1, 9‰ na 1, 75‰). Na přelomu 20. a 30. let se úmrtnost pohybovala kolem 900 mrtvých (oficiální tabulky uvádějí zhruba 130 mrtvých na 100 000 obyvatel), v r. 1937 jich bylo již jen 131 celkově.⁷⁶

Velkým problémem byla také pražská nákaza pohlavními nemocemi – nejčastěji je zmiňována syfilitida, ale nelze vyloučit ani další onemocnění. Tato problematika šla ruku v ruce s velkým rozmachem prostituce, která v Praze bujela takřka bez omezení. Zatímco v době před asanací se většina vykřičených domů soustředila v oblasti Josefova, v meziválečném období došlo k decentralizaci prostituce po celé vnitřní Praze. Vzhledem k celkové situaci velké části pražských obyvatel a žen především se jednalo o celospolečenský fenomén, se kterým si městské zastupitelstvo nevědělo příliš rady. *„Zde nejde o to, odstraniti u stolů sedící prostitutky. Vždyť i dříve měli jsme v Praze 4 500 vedených prostitutek a desetitisíce jich běhaly po ulici. Ta otázka se nedá rozluštití policií. Vy byste rádi tuto otázku řešili tak, jako třeba žebrotu: Zahnutí ji do periferie města. Pakli se vám to podaří - pak cizinec arcí prostituce u nás neuvidí. My však chceme vám poukázati to, že to není věc tak lehká, nýbrž že je to velký sociální problém. Musíme sáhnouti na kořen prostituce. Myslíte si snad, že ty ženy, které celou noc běhají po ulici, mají nějaký blahobyt? Já je znám, vždyť je léčím! A pokusil jsem se mnohé zachránit. Když dělnice dostane v továrně 70 Kč mzdy na celý týden, nebo když písarka u advokáta dostane za svoji práci měsíčně 400 .- Kč a když je mladá a hezká - kdo ji udrží, aby jedinou procházkou po ulici si nevydělala více?“*⁷⁷

Prevence takřka neexistovala, teprve od r. 1924 došlo ke zbudování Ústavu pro sociální péči

Protokoly sborů městské správy, i. č. 867.

⁷⁵ Zpráva o zdravotních poměrech hlav. města Prahy v létech 1910-1925. Podává Fysikát hlav. města Prahy, Praha 1928 s. 104. Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930 – 1933, Praha 1937, s. 222. Měsíční zprávy statistického úřadu hlavního města Prahy, r. 1937, roč. 13, s. 7.

⁷⁶ Zpráva o zdravotních poměrech hlav. města Prahy v létech 1910-1925. Podává Fysikát hlav. města Prahy, Praha 1928, graf. Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930 – 1933, Praha 1937, s. 224. Měsíční zprávy statistického úřadu hlavního města Prahy, r. 1937, roč. 13, s. 7.

⁷⁷ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1924, 9. schůze ze 7. 7., s. 578. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 872.

v Kateřinské ulici, který měl pomáhat v boji proti infekčním a pohlavním nemocem.⁷⁸ Podle některých údajů přitom bylo až 20% pražských obyvatel nakaženo syfilidou.⁷⁹ Navzdory úporným snahám především dr. Hugo Hechta, lékaře a městského zastupitele, se syfilis z Prahy nikdy úplně dostat nepodařilo. Svůj vliv na to zajisté měla i určitá nechuť městských představitelů se o problematiku hlouběji zajímat, i přes existenci velmi dobrého Zákona na potírání pohlavních chorob, který byl podle soudobých reakcí jeden z vůbec nejlepších, který vznikl. Navzdory tomu se ale potlačování provádělo spíše represí viditelných prostitutek horší cenové hladiny než souvislou prevencí, která by umožňovala lepší řešení situace.

Za výše uvedenými problémy pražské aglomerace stálo několik důvodů zmiňovaných již v udávané době, nicméně jejich řešení se povedlo dovést do úspěšného konce až v druhé polovině 20. století. V první řadě to byla již zmíněná krize v oblasti bydlení. Nedostatek bytů jednak nutil lidi bydlet, kde se dalo, jednak vedl k naprosto katastrofálnímu přeplňování bytů. V jednom bytě většinou kromě původních nájemníků bydleli ještě další podnájemníci, kteří měli pronajatý jeden z pokojů a někdy ani to ne. Často se v případě podnájemníků jednalo i o celé rodiny. Většina takto přeplněných bytů navíc patřila do kategorie malých až nejmenších – o jedné či dvou obytných místnostech.⁸⁰ Přenos nemocí tak byl o to jednodušší.

Velkou základnou pro takové rozšíření především tyfu byla nedostatečně vyřešená problematika nakládání s pitnou a odpadní vodou. Před první světovou válkou byla tato kapitola úspěšně vyřešena stavbou a spuštěním Káranské vodárny a Bubenečské čistírny, nicméně navzdory jejich naddimenzovanému výkonu, který předpokládal další vzrůst města a napojování dalších obyvatel, již při jednání o sloučení města bylo jasné, že stačit nebudou. Pro nově vzniklou Prahu, která měla v počátku cca 600 000 obyvatel, sice stačily, ale budoucí prognózy hovořily o progresivním vzrůstu obyvatel daleko za hranici 1 milionu Pražanů.⁸¹

Postupné zavádění obou sítí do nově připojených obcí nebylo ani zdaleka bez komplikací, nehledě k tomu, že probíhalo pomalu a ještě v r. 1925 jich nebyla většina připojena. Pražský vodárenský úřad, který měl kromě společné vodárny na starosti celkovou vodárenskou situaci v Praze, proto v periferních oblastech budoval alespoň obecní studně. Ale ani ty často nestačily.

⁷⁸ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1925, 11. mimořádná schůze z 14. 10., zpráva městského fyzika Dr. Procházky, s. 3 (203). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 877.

⁷⁹ „15-20% našeho obyvatelstva má syfilis. Nejde tedy o prostituci! Vždyť ani prostitutka nedostane nemoci ze vzduchu, nýbrž zase od mužů.“ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1924, 9. schůze ze 7. 7., s. 580. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 872. Bohužel přesné statistiky neexistují, i dřívější městská statistika, která zahrnovala počty prostitutek ve městě po 1. sv. válce, nebyla obnovena.

⁸⁰ Blíže k bytové problematice v 6. kapitole.

⁸¹ V roce 1921 počet obyvatel činil 676 657, v r. 1927 již Praha měla 707 220 obyvatel. K roku 1930 se počítalo se vzrůstem počtu obyvatelstva na 882 500 ob., roku 1940 se Praha měla stát velkoměstem s 1 086 792 ob. Výpočty byly prováděny až do roku 2000, kdy měla Praha, vyvíjející se dle matematických předpokladů, mít až 1, 7 mil. obyvatel. Vancí Jan, Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou, Praha 1920, s. 7. Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1925, 11. mimořádná schůze z 14. 10., zpráva městského fyzika Dr. Procházky, s. 1 (201). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 876.

*„Jakmile uhoří sucho v těchto obcích (Vokovice a Veleslavín – pozn. KD), jest nedostatek vody. Vidíme tam ráno od 5. hod., že přicházejí ženy, aby sobě načerpaly vody, pospíchají, aby se na ně dostalo, přicházejí a žebrají u těch, kteří mají své studně. Byla nám tam udělána jedna studně, ale připomínám, nevím čím je to vinou, že ta studna byla postavena v místech, kam není přístupu. Kolem dokola jsou to pozemky soukromé a majitelé těchto pozemků nedovolují, aby obyvatelstvo z této obecní studně si vodu čerpalo.“*⁸² Důvod, proč bylo se zaváděním káranské vody takové zpoždění a problém, byl jednoduchý – vodárna nestačila dodávat dost vody a proto se budováním nových vodovodních řadů otálelo.⁸³ Navíc od r. 1921 platil nový program na zásobování Prahy vodou, a budování nového vodovodu se jevílo jako neúčelné. Další vývoj vodárenství v Praze bude detailně popsán v dalších kapitolách. Postupně ale nakonec docházelo k zavádění pitné vody i do periferních oblastí.

Podobně problematicky působila v nových částech Prahy stavba kanalizace. Začátkem 20. let ještě nebyly dokončeny ani původní plány (např. Karlín neměl ještě dobudovanou shybku pod Vltavou) a bylo potřeba začít připojovat nové oblasti. Se stavbou nových stok se začalo v r. 1922, ale rozmach nastal až o rok později. Zavádění kanalizace ve velkém přišlo až v r. 1925, kdy byl spuštěn pětiletý a později desetiletý investiční plán. Více jak půl milionu nově vybudovaných stok ale znamenalo narůstající objem splašků, na které dosavadní čistírna nebyla připravena. Díky tomu voda v řece postupně ztrácela kvalitu, nehledě k řadě dalších prohrěšků ať už ze strany města či některých průmyslových podniků. Díky tomuto vývoji tak řada obcí stále používala systém žump, které zamořovaly okolní půdu a s ní i případné studny, které na jejich území byly. Části města u řeky navíc trpěly povodněmi, které znečištěnou vodou infikovaly městské území včetně vodárenské infrastruktury. Nově zakládané nouzové kolonie, které neměly často ani tyto základní prostředky, tj. studnu a žumpu, k tyfové situaci přispívaly nemalou měrou. Často se tak stávalo, že celé obce byly samovolně odkanalizovány do pražských potoků, které pak fungovaly jako otevřené stoky zamořující řeku i níže položené části města, ve kterých se tak eliminoval pozitivní stav získaný již provedenou kanalizací. Nechvalně známým v tomto případě byl především potok Botič. *„...dále povodí potoka Botiče a ústí do něho kanalizací Vinohradské nemocnice, michelskou, nuselskou a jeho vyústění do Vltavy...“*⁸⁴

Nákaza tuberkulózou nebyla v Praze oproti zbytku republiky či Evropy ničím výjimečným. Jako hlavní důvod se udávaly podvýživa a především velmi špatné povětrnostní podmínky, které ve městě panovaly. *„Kouřová kalamita pražská jest všeobecně známá. Praha má dle posledního sčítání asi 33 019 domů, ve kterých se topí na otevřených ohništích. Nemáme zde vykonánu*

⁸² Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1925, 11. mimořádná schůze z 9. 2., s. 34. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 874.

⁸³ „Pokud jsem informován, bude velmi těžko rozšiřovati káranskou vodu do všech obcí, poněvadž by kvantum vody nestačilo.“ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1923, 3. schůze z 5. 3., s. 254. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 869.

⁸⁴ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 2. schůze z 6. 3., Zpráva městského fysika, s. 3 (97). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 867.

*přesnou zkoušku vzduchovou, ale porovnávající výsledky zkoušek s jinými městy, dospějeme k resultátu, že při topení pyritovým uhlím (a naše kladenské uhlí má hojně pyritu) se tvoří 1 505 tun plynového kysličníku siřičitého, který mlhami a srážkami vodními se mění v kyselinu siřičitou. Tuto kyselinu vdechují Pražáci zejména na podzim a na jaře při mlhavém počasí - a to je příčinou, že zde máme stále choroby traktu dýchacího, který nazýváme chřipkou. Stálé katarrhy [sic!] cest dýchacích připravují výborně půdu pro tuberkulosní bacily a nemůžeme se diviti, že jest nutno odhadnouti úmrtnost tuberkulosou na 30 procent všech zemřelých."*⁸⁵

Neustálý kouř se podle odborníků spojoval s nevýhodnou a kopcovitou krajinou a znemožňoval správné odvětrávání města. Spolu s nedostatkem zelených ploch na území Prahy, a opětně zmiňovaným bytovým problémem, tak tvořily základní předpoklad pro šíření tuberkulózy. I proto byla v následných letech v regulačních plánech tolik skloňována nutnost dobré větratelnosti města, ulic a bytů.

V neposlední řadě stála za zdravotními problémy i naprosto nedostatečně řešená situace v oblasti personálního a organizačního lékařského systému na území města. Praha svou vlastní nemocnici Na Bulovce teprve postupně stavěla⁸⁶ a ač byl v Praze lékařů relativní dostatek⁸⁷, alespoň zpočátku nebyli k dispozici jinde než ve vnitřním městě. Na periferii byl často pro celou obec k dispozici jeden či dva lékaři, jejich doprava k případům byla navíc zkomplikována velmi chatrným vozovým parkem, kterým Praha disponovala. Organizace zdravotní služby byla také problematická, protože spojením Prahy s okolními obcemi byla zrušena působnost čtyř hejtmanství na území nově připojených obcí. V důsledku toho lékařský dohled převzalo město, které ale pro to nemělo alespoň zpočátku dostatečné vybavení, dosavadní počet lékařů také nestačil – k tomu přispíval i chaos v administrativě, magistrátní zdravotní komise neměla právo zasahovat na periferii, situaci tam měla pod sebou okresní správa politická. Nejvíce byl tento rozpor patrný při řešení začínajících epidemií a v boji proti pohlavním chorobám, postižené osoby prchaly z centra na periferie, kde na ně magistrátní lékařský dohled nemohl.⁸⁸ Lékařský dohled byl v rozpočtu města navíc chronicky podfinancován a změny přicházely jen velmi pomalu. Reorganizace lékařské služby nakonec proběhla vznikem Zdravotního úřadu hl. m. Prahy, který byl jednotným orgánem pro celou pražskou obec.

Problém pro město též vytvářela poměrně překvapivá nespolupráce Prahy s vládou republiky. Představitelé města, ale i řada zainteresovaných odborníků musela konstatovat, že

⁸⁵ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 15. mimořádná schůze z 29. 12., s. 632. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 868.

⁸⁶ Nemocnice na Karlově nebyla městská, ale státní, a ve 20. letech už moderním potřebám nevyhovovala.

⁸⁷ V r. 1923 bylo v Praze 123 lékařů, v r. 1933 to bylo již 2264 lékařů. Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1923 a 1924, Praha 1929, s. 136 a Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930 – 1933, Praha 1937, s. 231.

⁸⁸ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1925, 11. mimořádná schůze z 14. 10., s. 7 (207). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 876.

stát městu v řadě projektů příliš nevychází vstříc, resp. neplní sliby a dané dohody. Lze vzpomenout mimo jiné již zmiňovanou finanční machinaci s provozní půjčkou ze začátku 20. let, nicméně pro město měly těžší dopady jiné akce. V první řadě došlo k zabrání celé řady paláců a kulturně významných míst pro sídla jednotlivých ministerstev. Ze stejného důvodu pak také došlo k záboru lukrativních pozemků na území dnešní petrské čtvrti v nově regulovaných oblastech kolem řeky, ačkoliv pro ministerskou zástavbu bylo rezervováno území na Letenské pláni, kde měla vzniknout monumentální výstavba. S tím je spojena i celá řada podmínek, které si vláda, resp. parlament nadiktovaly při úvodní soutěži na zpracování severozápadního kvadrantu města a které celkem podstatně zatěžovaly projektanty při tvorbě regulačního plánu pro danou oblast. Navzdory tomu si pak čtyři úřady, ministerstvo železnic, průmyslu, zemědělství a veřejných prací, vynutily zábor nábřeží, kde posléze pro tři z nich skutečně vznikla sídla. Soutěž na Letenskou pláň svými požadavky pak znovu zatížily obě komory sněmovny parlamentu, které nuceně pozměnily její zadání z roku 1928. Zatímco Státní regulační komise požadovala v plánech umístění budovy parlamentu na osu Štefánikova mostu tak, aby mohutná budova nerušila pohledovou linii z Hradčan, obě komory parlamentu připojily k soutěži vlastní požadavky na umístění parlamentu v ose Čechova mostu tak, aby byla budova vidět ze Starého města. Své alternativní umístění parlamentu pak ocenila vláda vlastní udělenou odměnou, čímž výrazně zkřížila plány Regulační komisi a narušila již předběžně schválené regulační plány pro Letenskou pláň, které byly podkladem pro tuto soutěž.

Druhým ilustrativním příkladem spolupráce města a státu je situace okolo Dienzenhoferova pavilonu, který stál v cestě nově budovanému Jiráskovu mostu. Pavilon bylo nutno buď přemístit, nebo zbořit. Vzhledem k jeho podstatné památkové hodnotě se většina odborníků, včetně města, přiklonila k jeho přesunu na vhodnější místo. Finanční náročnost celého projektu však nedovolovala městu, aby se v tomto projektu angažovalo samo, a tudíž bylo nuceno oslovit státní úřady, konkrétně ministerstva školství, financí a veřejných prací, s požadavkem na finanční spoluúčast státu. Ta sice byla přislíbena, ale nikdy vyplacena. Na poslední schůzi, kde se definitivně rozhodovalo o osudu pavilonu, se zjistilo, že jedině ministerstvo školství je ochotno přispět částkou 200 tisíc, která ovšem byla zcela nedostatečná. Ostatní ministerstva neposkytla nic a pavilon tak bylo nutno nakonec kompletně zbořit.

Praha do nové, poválečné, resp. meziválečné, doby vstupovala s výše zmíněným portfoliem problémů a výzev, které bylo potřeba řešit. Základním předpokladem pro jejich řešení ale byla tvorba plánu, který stanoví, co a jak je potřeba splnit, aby se hlavní město mohlo se všemi svými problémy vypořádat. Jeho vznik, participace velké řady institucí a jeho postupný vývoj byl obsahem celých dvaceti let trvání meziválečné Velké Prahy.

4. Státní regulační komise pro Prahu a okolí

„Přebudování Prahy je podmínkou její prosperity.“⁸⁹

Manifest Klubu za Novou Prahu

Vliv na vznik regulačního a zastavovacího plánu mělo značné množství lidí a organizací. Navzdory původní snaze celý proces co nejvíce zefektivnit a koncentrovat na co nejmenší počet odborníků, kteří budou o finální podobě rozhodovat a celá procedura se tak urychlí, stal se přesný opak. Finální slovo sice měla Státní regulační komise, nicméně do tvorby plánu zasahoval nakonec mnohem větší počet účastníků. Na jedné straně to byli jednotlivci, ať už formou časopisecké polemiky, která se koncentrovala převážně do časopisů Styl, Stavba či Architekt SIA, či v podobě přednáškové činnosti, která apelovala na Státní regulační komisi či odbornou veřejnost. Na straně druhé to pak byly oborové organizace, které do procesu zasahovaly mnohem lépe a účinněji a postupovaly přitom podobným způsobem jako v předchozím případě. Proces výběru vítězných projektů probíhal různě dlouho a samotné vítězné finále se zřídka kdy obešlo bez kontroverze výběru určitého autora či projektu.

4.1 Geneze vzniku regulačního orgánu

„Sdílím plně tento optimismus našeho pana prezidenta, ovšem za toho předpokladu, že budou odstraněny všechny závady, pro které velký filosof Rousseau nazval města hrobem lidského pokolení.“⁹⁰

Ing. Eustach Mölzer

V předchozí kapitole nastíněný vznik Státní regulační komise je potřeba podrobit detailnějšímu výzkumu, vzhledem k tomu, že se jedná o instituci, která měla na regulaci hlavního města patrně největší vliv. Podle dosavadní literatury byla Státní regulační komise dílem společné práce Ministerstva vnitra a Ministerstva veřejných prací, které se snažily oklestit rozhodovací práva pražského magistrátu aby omezili vliv sociálních a národních demokratů, kteří v hlavním městě porazili jinak vítěznou Agrární stranu. Ač v dokumentaci, která mapuje vznik Státní regulační komise, lze najít snahy o vsunutí celostátních povinností pouze hlavnímu městu, je situace poněkud jiná. Nehledě k faktu, že Státní regulační komise nakonec s vedením Prahy poměrně úzce spolupracovala a vycházela jejím potřebám ze široka vstříc.

Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí č. 88/1920 byl vydán 20. 2. 1920, v částce sbírky zákonů, která předcházela vydání zákona o sloučení Prahy a

⁸⁹ Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1924-5, roč. 3, s. 43.

⁹⁰ Mölzer Eustach, Velká Praha - technicko-hospodářský problém, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 225.

okolních obcí.⁹¹ Jeho vydání však předcházely dva roky jednání a cizelace tohoto zákona a to jak na půdě města a na mezirezortních jednáních, tak i mimo oficiální pole v kruhu odborníků z řad urbanistů a architektů. Podle paměti Arch. Maxe Urbana⁹² první návrh na vznik komise podobného typu začal vznikat již před vznikem samostatné československé republiky ze soukromé iniciativy několika odborníků, a posléze vykrytalizoval v návrh na zřízení zákona o komisi pro regulaci.

Je potřeba si ale uvědomit, že snaha o institucionalizaci regulace dalšího vývoje Prahy je mnohem starší – první podobná aktivita byla vyvinuta v roce 1873, kdy Spolek inženýrů a architektů v království Českém ve svém pamětním spise, kde primárně navrhoval sloučení kr. hl. města s předměstími a další společný rozvoj, přednesl myšlenku vzniku plánu na další budoucí rozvoj města „...Z toho vyplývá, že jest první a nevyhnutelnou podmínkou důkladného regulování a rozšiřování kteréhokoliv města, určitý, náležitě prozkoumaný, zrale uvážený plán rozlohy budoucí. Potřeba města rozšiřovati v nynějším století objevila se skoro všude teprve [sic!] nastalou potřebou, regulovati je. Příčinily se k tomu obyčejně ty které vlády. V našich pak poměrech jest to právem i povinností zastupitelství kr. hl. m. Prahy co nejprvněji a nejkompetentnější korporace, myšlenky [sic!] rozšíření města se uchopiti, v čelo ruchu se postaviti a co nejvřeleji k provedení jejímu se přičiniti, kterýžto úkol arci jedným [sic!] z nejtěžších, však ale i přitom též i nejzáslužnějším jest. Tím zůstaví po sobě nejskvělejší pomník působení svého pro veškeré časy budoucí!“⁹³ Výzvu je možné chápat jako v určitém ohledu nadčasovou – předcházela rozdělení Kr. Vinohrad a Žižkova na dva samostatné celky a jejich pozdější povýšení na města a následným problémům, které provázely pokusy o sloučení obou měst. Pamětní spis zároveň vyslovil premisu, že na rozdíl od regulace dvou hlavních příkladů, Vídně a Paříže, iniciovaných státem, je nutné, aby v případě Prahy bylo iniciátorem pražské vedení.⁹⁴

Naopak v návrzích podaných po roce 1918 se již plně pracuje s myšlenkou odtržení regulačních pravomocí od vedení města. Nově vzniklá komise nicméně měla vzniknout plně ve shodě s vedením Velké Prahy, ostatně u počátečních schůzek zainteresovaných osob stála i řada městských přednostů a úředníků.⁹⁵ Vedle řady osobností se do procesu vývoje zapojila hned od

⁹¹ Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí č. 88/1920, Sb. z. a n. státu československého, r. 1920, částka 17, vydáno 20. 2. 1920., Zákon, kterým se sousední obce a osady slučují s Prahou č. 114/1920, Sb. z. a n. státu československého, r. 1920, částka 23, vydáno 4. 3. 1920.

⁹² Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, nevydáno, v IPR Praha.

⁹³ Pamětní spis stran upravení a rozšíření království českého hlavního města Prahy sl. zastupitelstvu měst Pražských věnuje v úctě Spolek architektů a inženýrů v království českém. Praha 1973, s. 5.

⁹⁴ Blíže k regulaci Vídně a Paříže a jejich dopadu na města Pešek Jiří, Od aglomerace k velkoměstu, Praha 1998.

⁹⁵ Mělo se jednat o Ing. Žižku, Ing. Marka, Ing. Zlatníka, Ing. Schwarzera či Ing. Mölzera. Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, s. 9, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha. Pravdivost personálního složení prvotních schůzek, kde se projednávala podoba regulačního

počátku i řada institucí – Klub za Starou Prahu, Společnost architektů (Spolek českých architektů), Klub architektů, Spolek čs. inženýrů a architektů či Technicko-hospodářská jednota.

Zatímco neformální jednání o zřízení komise nelze kromě pamětí Maxe Urbana jinak ověřit, první oficiální návrh na zorganizování soutěže na nový regulační plán za pomoci jiných, než městských odborných orgánů je možné datovat velmi přesně. Navrhl ho pozdější primátor JUDr. Baxa na třetí schůzi zastupujícího ústředního zastupitelstva 16. prosince 1918: *„Byl jsem upozorněn z kruhů odborných, aby co nejdříve byl vypracován takový generální plán a sice, aby byly odborné kruhy požádány za spolupomoc tím způsobem, že by byla vysána veřejná soutěž. Já mám za to, že přání odborných kruhů je docela oprávněné, proto činím tento návrh, který není potřebí abych dále odůvodňoval, poněvadž považuji tu věc za samozřejmou.“*⁹⁶

4.2 Návrhy

*„Není třeba uváděti, proč k soutěži došlo před soutěží na celkový zastavovací plán Velké Prahy. Z mnoha důvodů byla to zejména těžká krize bytová a její důsledek, zákon o stavebním ruchu, skrývající v sobě mnohá nebezpečí pro zdárný rozvoj města po stránce regulační a potřebu míst pro veřejné budovy.“*⁹⁷

Návrhů na podobu zákona a samotné komise se nakonec sešlo víc, přičemž se od sebe většinou lišily v detailech a chápání role regulačního orgánu. Všechny se nicméně shodly na nutnosti správního a organizačního oddělení nově vzniklé komise či rady od městské administrační struktury: *„Regulační rada musí státi mimo město Prahu, neboť zájem Velké Prahy je zájmem celého státu, ten si zde buduje svoje hlavní město. V autoritativních otázkách organizačních nebyla autonomie naše nikdy šťastnou.“*⁹⁸ Stejný názor byl poté opakován i na přípravných mezirezortních schůzích, které předcházely podání návrhu Národnímu shromáždění k finálnímu odsouhlasení. Poměrně rezolutně tento názor vyjádřil Ing. Josef Záruba-Pfeffermann, který ve svém návrhu přímo požadoval v orgánu menšinu zástupců hlavního města: *„...bránil jsem se tomu, aby zástupci pražské obce měli v budoucí komisi i poradním*

zákona a komise, nelze bohužel kriticky ověřit z více než jednoho zdroje, a tím jsou paměti Maxe Urbana, který byl sice vynikající architekt a urbanista, nicméně jeho literárně zpracované paměti nejsou zcela přesné a nejde se na ně naprosto spolehnout, navíc jsou psány až začátkem 50. let.

⁹⁶ Stenografický protokol ze 3. schůze prozatímního ústředního zastupitelstva ze dne 16. 12. 1918, s. 1-2. AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 857.

⁹⁷ Mölzer Eustach, Zpráva o principelním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu státní regulační komise pro Velkou Prahu. (Předneseno na anketě Státní regulační komise dne 1. června 1922), Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), č. 3 - 6, str. 21.

⁹⁸ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, s. 11, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

sboru převahu a to jsem hotov hájiti i v parlamentu, ovšem na svoji vlastní zodpovědnost." ⁹⁹

Takto explicitně to nikdo z ostatních jednajících odborníků na dalších jednáních nevyslovil, nicméně lze usuzovat, že jejich smýšlení bylo podobné – docílit co nejhladšího procesu vzniku pražské regulace bylo obsaženo takřka ve všech návrzích. Ty tak oscilovaly mezi snahou o co nejširší odborný rozsah a velkou členskou základnu a mezi snahou o ráznost a rychlost rozhodování a jednání, které ale vyžadovalo pouze několikačlenný sbor. Předložené návrhy proto kombinovaly velké poradní sbory o několika desítkách členů s výkonnými komisemi, které měly předkládané návrhy poradního sboru kombinovat a následně zveřejňovat. Zodpovědnost za předložené návrhy pak měla padnout právě na výkonnou komisi, která ale měla mít výhodu široké základny poradního sboru.

Návrh zákona na zřízení regulační komise nakonec oficiální cestou vzešel z městské rady, návrh na jeho předání Národnímu shromáždění byl projednán 28. května 1919, definitivní podání se událo 17. července 1919.¹⁰⁰ Jeho úřednímu vyřízení předcházelo několik návrhů, na jejichž základě byl vytvořen – první návrh podal Klub za Starou Prahu, další pak Spolek československých architektů, vlastní návrh podal Ing. Josef Záruba-Pfeffermann. Návrh na opravdu velmi autonomní komisi podal Spolek inženýrů a architektů, podobně byl směřován společný návrh Technicko-hospodářské jednoty, Spolku československých architektů a Klubu za Starou Prahu.

Návrhy je možno rozdělit do dvou skupin, které se liší v poměru svých poradních a výkonných komisí a ve vlivu, který měla mít vláda, potažmo samotná ministerstva, na složení komise a tedy i na budoucí vývoj města.

Do jedné skupiny lze vřadit návrhy na zřízení úzké regulační komise, která pro své potřeby dostane větší poradní sbor, který ale nebude mít na činnost výkonné skupiny zásadní vliv. Volba členů této komise navíc bude částečně realizována i Prahou. Sem patří návrhy Klubu za Starou Prahu, Spolku čs. Architektů či návrh Ing. Záruby-Pfeffermanna.

Do druhé skupiny pak lze zařadit dva návrhy – jeden Spolku inženýrů a architektů a druhý vytvořený společně několika spolky, oba jsou popsány o něco níže. Tyto návrhy oproti těm v první skupině počítaly se složením širokého přípravného sboru, který ze svého středu bude volit výkonný výbor. Ten pak měl prosazovat předem připravené návrhy. Volba a vedení těchto odborných komisí byla de facto zcela v rukou vlády.

První oficiálně v pramenech evidovaný návrh pochází z Klubu za Starou Prahu. Byl velmi liberální – všechny technické úřady hlavního města měly poskytnout podklady k regulačnímu

⁹⁹ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 4. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹⁰⁰ Zákon o komisi byl projednán společně s návrhy na změny a doplňky stavebních řádů pro Prahu a její předměstí. Zápis o schůzi správní rady hlavního města Prahy konané dne 28. 5. 1919, č.j. 3349/19 – „Schválena osnova zákona o zřízení regulační komise pro Prahu s okolím a přehledném plánu zastavovacím a usneseno požádati p. kancléře dra Šámala, aby ji předložil Národnímu Shromáždění“ AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 463

plánu, které měly být společně s návrhy a námitkami obyvatelstva předány Ministerstvu veřejných prací, to na jejich základě mělo vypsat soutěž na samotný regulační plán.¹⁰¹

Oproti tomu návrh Spolku čs. architektů již počítal se zvláštním orgánem, který měl regulační plán vytvořit autonomně – Státní regulační radou o sedmi až devíti členech, jmenovaných vládou, kteří měli dostat poradní sbor o čtyřiceti členech, jmenovaných z půlky městem a z druhé půlky vládou. Ing. Josef Záruba-Pfeffermann k tomu posléze přidal důležitý detail – kromě regulačního plánu měla rada vytvořit i návrh nového stavebního řádu a především měly být zrušeny veškeré dosavadní schválené regulační plány. Ing. Josef Záruba-Pfeffermann k tomu na meziministerské poradě dodal svoje stanovisko: *„Především upozorňuji na okolnost, že celá Praha jest dle nynějších regulačních plánů pokryta stavebními čarami, které nelze všechny ani podržeti ani rázem a na jednou odstraniti a změnit. Projekt nového regulačního plánu pro Prahu jest vlastně projekt úpravy nového města. Stojíme před tímto velkým problémem a nemůžeme nyní říci, která čára zůstane v platnosti a která ne... Nesprávné regulační čáry musí zmizet co nejdříve a zajisté poměrně málo jich zbude jež obstojí, až jednou bude úprava Velké Prahy hotova.“*¹⁰²

Ve finálním návrhu ze 17. července se tak i stalo, nicméně zůstává zajímavým faktem, že proti zrušení starých regulačních plánů byla zprvu i samotná městská rada.¹⁰³ Třetí ustanovení v městem podaném návrhu už ale o nutnosti pozastavit všechny staré regulační návrhy jasně hovoří: *„Všechny již potvrzené plány regulační (plány polohy), povolené parcelace, úpravy terénu a vydané již povolení k stavbám dle řádu stavebního, dle předpisů o stavbě silnic, cest, mostů, železnic dle zákona horního neb vodního nebo povolení ke zřízení provozoven živnostenských (§ 25 řádu živnostenského) zejména i k provozovnám kamenných lomů, hlinišť, pískových jam a jam štěrkových v obvodu obcí v §u 3 jmenovaných, pokud nebyly ve skutek uvedeny a nepromlčely, pozbývají platnosti a nesmějí býti nadále ve skutek uváděny, pokud s nimi komise regulační nevysloví souhlas.“*¹⁰⁴

Další podané návrhy již patří do druhé skupiny. Jak projekt Spolku inženýrů a architektů, tak plán společně vytvořený Technicko-hospodářskou jednotou, Spolkem čs. architektů a Klubem za Starou Prahu, počítaly s vytvořením skupiny o větším počtu členů, který si ze svých řad zvolí výkonný výbor. Spolek inženýrů a architektů prosazoval vznik stavebního sboru o 48 - 60 členech, rozděleného na pracovní odbory s předsedou z řad ministerstva veřejných prací. Z členů sboru by pak byl volen stavební výbor o 16 - 20 členech, vedený zástupcem vlády, který by stavebnímu sboru podával příslušné návrhy, na jejichž základě by pak byl vypracován celý

¹⁰¹ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 1. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹⁰² Tamtéž.

¹⁰³ Tamtéž.

¹⁰⁴ Návrh na některé doplňky a změny stavebních řádů pro Prahu a předměstí a pro Čechy, s. 5. Zápis o schůzi správní rady hlavního města Prahy konané dne 28. 5. 1919, č.j. 3349/19. AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 463.

regulační plán.

Společný návrh výše zmíněných korporací pak podobnou koncepci upravil tak, že regulační komise o 30 - 40 členech by zvolila výkonný výbor o 9 - 11 členech, který by pak prosazoval přijatá regulační usnesení.¹⁰⁵

4.3 Podoba regulačního orgánu a jeho problematické stránky

*„Nevíme dnes, jak budou vypadati hlavní třídy. My prodáváme pozemky na těchto třídách a později je budeme draho kupovati!“*¹⁰⁶

Zastupitel Ing. Rudolf Žižka

Konečný návrh, vytvořený radou hl. města 28. května 1919 a podaný 17. července téhož roku, kombinoval podněty ze všech zmíněných návrhů – Regulační komise pro Prahu a okolí byla jediným orgánem, který měl mít celou regulaci na starosti. Komise měla mít celkem 12 členů a předsedu, z čehož jich plných pět, a tři náhradníci, mělo být jmenováno na návrh města, dva další s jedním náhradníkem pak na návrh zemského správního výboru. K návrhu byla ještě přiložena varianta Ing. Záruby-Pfeffermanna, která počítala s dodatečným poradním sborem o 30 - 40 odbornících.¹⁰⁷ Skutečně odsouhlasená podoba komise byla nakonec mnohem skromnější – osm členů potvrzených ministrem veřejných prací a předseda jmenovaný vládou. Praha nakonec navrhovala pouze tři členy, zemský správní výbor jen jednoho. Hlavní město tak nakonec, navzdory snahám některých navrhovatelů, mělo vliv na vývoj svých regulačních plánů. Důvodem ke snížení počtu členů komise a úplné vypuštění role náhradníků byla větší pružnost při rozhodování, omezení nákladů na komisi a snaha neblokovat přílišný počet odborných sil členstvím v komisi.¹⁰⁸ Vzhledem k dalšímu omezování finanční odpovědnosti státu za komisi a její činnost však lze o jiných než finančních důvodech s úspěchem pochybovat.

Podstatnou otázkou při řešení finální podoby zákona byla i otázka pojmenování celé komise a způsob jejího financování. Na poradách zazněly jako varianty názvy Regulační komise, Státní regulační rada a konečně Státní regulační komise. Ačkoliv se jméno vytvářeného orgánu může zdát jako jen minoritní problém, argumenty, skládané pro jednotlivé varianty, počítaly s případnými budoucími komplikacemi ze strany ostatních měst či s nedostatečnou morální

¹⁰⁵ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 2-3. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹⁰⁶ Stenografický protokol ze 4. řádné schůze ze dne 11. dubna 1921, AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 864.

¹⁰⁷ Návrh na některé doplňky a změny stavebních řádů pro Prahu a předměstí a pro Čechy, s. 3. Zápis o schůzi správní rady hlavního města Prahy konané dne 28. 5. 1919, č.j. 3349/19. AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 463.

¹⁰⁸ Připomínky Ministerstva veřej. prací ku návrhu Dr. Šámala a soudruhů (zák. o zřízení státní regulační rady pro Prahu a okolí, tisk 1441) dle výsledku meziministerských porad, odbývaných dne 13 a 17 listopadu 1919, s. 2. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

oporou ve státní struktuře při použití některých názvů. Přídomek „státní“ byl odůvodňován jako důležitá součást jména komise, protože jí dodával větší autoritu: „(Arch. Dryák – pozn. KD) *je rozhodně pro název „státní regulační rada“ a sice s výslovným označením „státní“, ježto stát má větší autoritu a aby se nikdo a nikdy nedomýšlel, že jest to pouze orgán města Prahy.*“¹⁰⁹

Oproti tomu zde panovala i obava, že by podobný název mohl být i na škodu: „*Zástupce ministerstva financí žádal, aby odepřen byl souhlas k označení regulačního sboru jakožto „státní regulační rady“ ježto by na základě toho i jiné obce se dožadovaly, aby jim státem byly zřízeny a udržovány obdobné instituce, což by mělo za následek značné zatížení státních financí. Obava tato nebyla ostatními členy porady sdílena.*“¹¹⁰

Velkou diskuzi při vytváření znění zákona vyvolala i finanční otázka celého projektu. Původní návrh podaný městem předpokládal účast státu na náhradách majitelům postižených regulací v poměru stát: město 2:1 a plně hrazený provoz a platy členů regulační komise.¹¹¹ Koneckonců se při jednáních zástupci ministerstev a oborových organizací shodli na eminentním zájmu celého státu na vývoji jeho hlavního města, jak to několikrát vyjádřil Ing. Záruba-Pfeffermann jakožto člen Výboru pro Velkou Prahu: „*Naproti tomu můj návrh původně podaný stál na tom stanovisku, že výstavba hlavního města je především intereselem státu.*“¹¹² Či: „*Stát musí na věc přispěti, ježto jde o hlavní město státu, na jehož vybudování musí mít zájem, a chce-li mít ingerenci, musí také nésti náklady, které obec při nedostatečnosti jejích finančních prostředků by stejně nésti nemohla.*“¹¹³ Stejný argument pak opakovali i zástupci ministerstev vnitra a veřejných prací, když se ve finále jednalo o konečné podobě návrhu.¹¹⁴

Proti plné účasti státu na regulaci města se postavilo ministerstvo financí, které navrhované formulace většinou odmítla s tvrzením, že jednak nelze zatěžovat stát dalšími platbami, navíc v době schvalování zákona víceméně neznámými. Hlavním argumentem proti poskytnutí finanční pomoci městu byla pokládána obtížná finanční situace státu.¹¹⁵ Zároveň zde panovala

¹⁰⁹ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 7-8. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹¹⁰ Přípomínky Ministerstva veřejných prací ku návrhu Dr. Šamala a soudruhů (zák. o zřízení státní regulační rady pro Prahu a okolí, tisk 1441) dle výsledku meziministerských porad, odbývaných dne 13. a 17. listopadu 1919, s. 1. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹¹¹ Návrh na některé doplňky a změny stavebních řádů pro Prahu a předměstí a pro Čechy, §8 s. 4 a §20 s. 9. Zápis o schůzi správní rady hlavního města Prahy konané dne 28. 5. 1919, č.j. 3349/19. AMP, f. MHMP I, Protokoly sborů městské části, i.č. 463

¹¹² Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 5. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹¹³ Protokol o meziministerské poradě konané 13. listopadu 1919 v ministerstvu veřejných prací o návrhu člena Národního shromáždění Dra. Přemysla Šamala a soudr. v příčině zákona o zřízení státní regulační rady pro hlavní město Prahu a okolí, s. 4. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹¹⁴ „*Ačkoliv dlužno uznati, že jde zde o orgán zcela zvláštní [Státní regulační komise – pozn. KD], jednak proto, že o výstavbu hlavního města republiky má zájem celý stát...*“ Dopis ministerstva vnitra ministerstvu veřejných prací 2. prosince 1919, s. 1. NA, f. MVP, kt. 2209, sign. 33893.

¹¹⁵ *Zástupce min. financí poukazuje na obtížnou finanční situaci státu, jež nedopouští, aby byla na stát uvalována nová břemena bez zajištění úhrady, i vyslovuje se proti ukládání finančních povinností státu, jak jsou v dílu druhém zamýšlena.* Protokol o druhé meziministerské poradě konané 17. listopadu 1919

obava, aby tento ve své podstatě bezprecedentní krok, nevyvolal mezi ostatními městy snahu si podobně zajistit účast státu na svém rozvoji: „*Ministr financí výslovně konstatoval, že tu jde o opatření zcela výjimečně pro Prahu, jakožto hlavní město státu bez praejudice pro jiná města.*“¹¹⁶

Pro spoluúčast státu přitom horovalo i Ministerstvo vnitra a Ministerstvo veřejných prací, protože jejich představitelé předpokládali, že dopad finanční zátěže na město bude tak velký, že nakonec bude stát stejně nucen městu pomoci: „*Konečně má ministerstvo vnitra povinnost upozornit k § 20. Na důsledky, které celá věc bude jevit na finance obecní. Podle věty 1. bude ovšem náhradu vzešlé škody v případě § 12 hraditi obec, avšak k tomu dlužno poukázati předem pokud jde o obec pražskou, která největší část těchto náhrad patrně ponese, že placením těchto náhrad po případě úroků a umořovacích splátek na výpůjčky za tím účelem kontrahované vzejdou obci pražské zajisté značná vydání a tím stoupne schodek obecní, k jehož úhradě po delší dobu počítá se s vydatnou pomocí státní; bude tedy míti i to vše nepřímý vliv i na finance státní.*“¹¹⁷ (podtrženo v originále – pozn. KD)

Byť mělo hlavní město zcela nepochybně v Československu výsadní postavení, výhodu lepšího financování mu zástupci ministerstva i tak poskytnout nehodlali. Problém finanční výpomoci od státu pak město řešilo v následujících dvaceti letech ještě několikrát, téměř vždy ale v neprospěch města. Výsledná verze zákona o regulační komisi nakonec sice provozní náklady, jakými byly platy členů komise, pomocného personálu či ceny za vítězné nebo objednané projekty, přisuzovala státu, nicméně mnohem vyšší náklady na vyrovnání újmy při zrušení staré regulace a poškození práv soukromého vlastníka hradila plně obec – původní již zmíněný návrh 2:1 jednáními neprošel. V dalších letech se ukázalo, že výkup potřebných pozemků a financování naplánovaných projektů byl nad síly města a z logiky situace často nesmyslně předražené pozemky pro město znamenaly zátěž jak finanční, tak politickou. Nutno říci, že účast státu na výlohách na provoz Státní regulační komise byla poměrně velkým ústupkem, protože v původních návrzích na meziministerských poradách se i zde jednalo o pouze částečné účasti státních financí.¹¹⁸

v ministerstvu veřejných prací o návrhu člena Národního shromáždění Dra. Přemysla Šámala a souDr. ve příčině zákona o zřízení státní regulační rady ori hlavní město Prahu s okolím, s. 2. NA, f. MVL, kt. 2209, sign. 35786.

¹¹⁶ Dopis prezidia ministerské rady republiky Československé ministerstvu veřejných prací 10. prosince 1919, s. 2. NA, f. MVP, kt. 2209, sign. 33893.

¹¹⁷ Dopis ministerstva vnitra ministerstvu veřejných prací 2. prosince 1919, s. 3. NA, f. MVP, kt. 2209, sign. 33893.

¹¹⁸ „*Pokud jde o ustanovení §u 8. osnovy o hrazení nákladů státem, nedošlo mezi ministrem veřejných prací a mezi ministrem financí k dohodě a bylo proto se souhlasem vzato na vědomí, že otázku hrazení dotýčných nákladů upraví ještě dodatečně ministr veřejných prací s ministrem financí vzájemnou dohodou na podkladě jejich doposud divergentních návrhů, směřujících k tomu, aby stát nesl 1/3 (ministr financí) nebo 1/2 (ministr veřejných prací) celkového nákladu v první větě §u 8. uvedeného.*“ Dopis prezidia ministerské rady republiky Československé ministerstvu veřejných prací 10. prosince 1919, s. 2. NA, f. MVP, kt. 2209, sign. 33893.

V konečném důsledku se tak víceméně projeví obavy Arch. Kříčky zastupujícího město v první vlně odborných porad o výsledné podobě zákona, který se obával toho, že stát přenechá veškerou tíhu provedení regulace na bedrech města, zatímco rozhodovací pravomoc si ponechá skrze Státní regulační komisi: „...největší prací bude opatření plánu polohopisného, na kterém se u města Prahy pracuje a jehož pořízení bude dle rozpočtu vyžadovati 900.000 K, který by měla Praha hraditi, aniž by měla na věci snad jakoukoliv moc.“¹¹⁹

4.4 Chyby Státní regulační komise

*„Arch. Kříčka trvá na svém požadavku, protože nelze přece schvalovati, aby rozhodovala Státní regulační komise a aby Praha to platila!“*¹²⁰

Zákon o zřízení regulačního orgánu měl nicméně několik zásadních chyb, které jeho jinak velice pragmaticky a progresivně vymyšlenou funkci značně podvazovaly. Prvním problémem bylo omezení funkční doby členů komise na tři roky. Ačkoliv se v dalším vývoji ukázalo nepsaným pravidlem nové jmenování dosavadních (nebo nových, podle toho, jestli dosavadní členové byli schopni a ochotni další účasti a byli naživu) členů, na přelomu 20. a 30. let, se tato procesní formalita ukázala jako zádrhel v dalším fungování regulační komise. Jmenování nových členů komise se často protahovalo i na několik měsíců a komise tak byla dle zákona neschopna jednání. Vždy sice došlo k novému najmenování, nicméně nejistota kontinuity fungování komise její soustavné činnosti příliš neprospívala. Součástí toho byla i otázka, jestli má regulační komise nadále smysl, když byl regulační plán oficiálně představen, nicméně navzdory řadě výtek z odborných kruhů činnost regulační komise po roce 1929 neustala, protože musela zpracovávat připomínky a aktualizace vyloženého regulačního plánu.

Další problematickou částí byla suspendace jednoho ze základních nástrojů, nutných pro kompletně nově narýsovanou podobu města. Výše zmíněný §1 III. části zákona byl asi nejproblematictější a zároveň nejprogresivnější z celého zákona. Celá třetí část byla při závěrečném projednávání celkem jednomyslně pozastavena jakožto neúměrně velký zásah do soukromých práv vlastníků pozemků, kterých se staré regulační plány týkaly. Soudobí i současní badatelé přitom jednomyslně konstatují, že tento akt byl jedním ze základních kamenů úrazu při další práci regulační komise, protože do budoucna efektivně podvázal další regulační činnost.¹²¹ Časopis Styl k tomu v jednom z mnoha článků poznamenal, že „péče o stavební rozvoj našeho

¹¹⁹ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu, konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 13. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹²⁰ Anketa o návrhu zákona na zřízení regulační komise pro Velkou Prahu, konaná na Ministerstvu veřejných prací dne 28. IX. 1919, s. 4. Národní archiv (dále jen NA), fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹²¹ Srv. Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, s. 17, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha; Kupka J., Státní regulační komise a rozvoj Prahy, in: Urbanismus a územní rozvoj, r. 2009, roč. 12, č. 6, s. 39 či Hrůza Jiří, Město Praha, Praha 1989, s. 271-272.

*hlavního města bude ponechána politickým klikám našich obcí, nezmoudřeli jsme z jednoho Žižkova, Břevnova a jiných – nýbrž táž historie má se opakovati k nenahraditelné škodě našeho hlavního města. Teprve ze škod zmoudříme a poznáme, že se stala velká chyba. Zájem na rušení pravomocí státní regulační komise je čistě pokoutní – aby v kalných vodách mohli lovit podnikatelé, těžící vždy ze zájmů veřejných."*¹²²

Z hlediska ochrany soukromého majetku lze ale akt potlačení této části zákona pochopit – majitelé pozemků a nemovitostí svůj majetek nabývali s určitým plánem, který jim poskytovaly staré regulační plány a které měly následně pozbýt platnosti. Případný výkup a náhrada ztraceného zisku se měla dít jen finanční náhradou dle aktuální ceny pozemku či nemovitosti, případný ušlý zisk kompenzován být neměl.¹²³

Jak již poznamenal Styl či Max Urban ve svých pamětech¹²⁴, mezi soudobými experty se přetřásalo tvrzení, že k potlačení této části zákona o regulaci došlo pravděpodobně na nátlak vlivných postižených skupin na vládu, kde měla tehdy většinu Agrární strana. Zde lze hledat kořeny přesvědčení předchozích autorů, že za vznikem zákona o sloučení města, Státní regulační komise a celé regulace stála Agrární strana, která chtěla Prahu radikálně omezit v jejích právech a pravomocích a eliminovat tak i vliv ostatních stran, které agrárníky v hlavním městě porazily.¹²⁵ Omezením 3. hlavy se situace v Praze do budoucna skutečně zkomplikovala, nicméně jak v neprospěch města, tak pro Státní regulační komisi – řada nově schválených regulačních plánů byla radikálně omezena či úplně znemožněna podáním žádosti k instančním úřadům o povolení dosavadní schválené parcelace, která byla v drtivé většině povolena.¹²⁶

Třetím velkým problémem byla provázanost, resp. její faktická neexistence, s vývojem pražské železnice. Již od počátku jednání o vzniku komise byla regulace pražské železnice z pravomoci Státní regulační komise na žádost ministerstva železnic vyňata, resp. Státní

¹²² Zmiňovaný citát je uveden jak u Maxe Urbana, tak u Jiřího Hrůzy, který pravděpodobně z paměti M. Urbana v tomto případě vycházel. Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, s. 17, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha; Hrůza, J., Město Praha, Praha 1989, s. 271-272.

¹²³ „Výkon toho usnesení [§12, část, která pojednávala přímo o rušení starých regulačních čar a plánů – pozn. KD], měl by za následek hluboké zasažení do řádně nabytých soukromých oprávnění a ohrozil by majetkové poměry na těchto konsenzech založené o to krutěji, že dle §22 osnovy nenahradila by se podnikateli veškerá majetková újma jemu vzešlá, nýbrž pouze utrpená škoda bez ušlého zisku a nevzal by se tak zřetel na skutečnou komerční hodnotu podniku, která jest výslednicí ze zisku, jenž podnikem se docíluje a z efektivních nákladů investičních." Připomínky Ministerstva veřej. prací ku návrhu Dr. Šámal a soudruhů (zák. o zřízení státní regulační rady pro Prahu a okolí, tisk 1441) dle výsledku meziministerských porad odbývaných dne 13 a 17 listopadu 1919 [sic!], s. 3. NA, f. MVP, kt 2209, sign. 35876.

¹²⁴ „Leč jeho revolučnost, obsažená hlavně v t.zv. hlavě III., byla podvázána při vydání zákona suspendováním účinnosti tohoto oddílu zákona, jednak na nátlak majitelů půdy (agrárníci měli tehdy velký vliv politický), jednak vzhledem k zákonu o stavebním ruchu." Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1., 1949, s. 17, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

¹²⁵ Ledvinka Václav, Pešek Jiří, Praha, Praha 2000, s. 564-566.

¹²⁶ Jako jeden z nejviditelnějších příkladů lze uvést projekt nákladového nádraží na Pankráci, který se dostal do rozporu jak s původně naplánovanou stavbou sportovního stadionu tak s plány majitelů dotčených parcel, kteří buď svoje pozemky odmítli prodat úplně, či za mnohem vyšší cenu. Blíže viz kapitola o řešení železniční otázky.

regulační komise byla nucena se s železniční správou domluvit.¹²⁷ Výstavba a plánování železniční sítě v Praze byla chápána jako strategický podnik, Praha sloužila jako dopravní uzel, kde se křížila doprava z celé republiky. Všechna jednání dospěla k nutnosti oddělit regulaci a úpravu železnice aby se dosáhlo jejího samostatného vývoje, kterým se zaručí ideální výsledek: „V tomto § jakož i v následujících §§ 13 a 14 byly vyloučeny projekty železniční z řady projektů, ohledně kterých jest třeba souhlasu regulační rady. Důvodem proto byl požadavek železniční správy vindikující stavebním projektům železničním úplnou neodvislost od vlivů stojících mimo min. železnic. Zájmy regulace a zastavení bude v tomto směru náležitě šetřeno kontaktem, který spostředkuje technický zástupce ministerstva železnic v regulační radě mezi touto a správou železniční [sic!].“¹²⁸

Díky tomu ale činnost Státní regulační komise a vyhlašování soutěží nebylo možno naplno rozvinout – soutěžní projekty na jednotlivé kvadranty sice přinášely vlastní originální náměty na podobu a organizace železnice v daném místě, ale ve finále se konečná podoba dráhy od všech odlišovala.¹²⁹ Studijní kancelář ředitelství státních drah v Praze vypracovávala generální železniční plán na základě údajů, které si vyžádala od Státní regulační komise, nicméně koordinace činnosti mezi regulačním orgánem a pražskou studijní kanceláří neprobíhala nijak ideálně – studijní kancelář naléhala na dodání regulačních podkladů pro svoji činnost. Ty se ale teprve tvořily a bez údajů Ministerstva železnic byly neúplné a ne plně funkční. Státní regulační komise naproti tomu na studijní kancelář naléhala, aby jí sdělila své návrhy na úpravu železnice, aby mohly být připojeny k soutěžním podmínkám. Státní regulační komise tak byla nucena vedle podkladů pro regulační soutěže ještě podávat detailní informace o budoucím vývoji města a počtu obyvatel dalšímu orgánu, přičemž tyto informace byly v samotném základu neúplné a nemohly reflektovat skutečně plánovaný vývoj.¹³⁰

Výsledná podoba pražské železnice byla zveřejněna v roce 1927 a regulační plán na ni musel být adaptován bez možnosti podobu železniční sítě nějak korigovat, ze strany Ministerstva železnic byly jakékoliv změny zamítnuty jako nesplnitelné. Dopravní soutěž Elektrických podniků, vyhlášená krátce po zveřejnění regulačního plánu, podobu a funkci železnice dále

¹²⁷ „Dodatek o postupu při stavbách železničních připojen byl na žádost min. železnic a jest odůvodněn nutností, vyhraditi železniční správě v nejširším rozsahu disposiční volnost v záležitostech jí podřízených.“ Připomínky Ministerstva veřejných prací ku návrhu Dr. Šámala a soudruhů (zákon o zřízení státní regulační rady pro Prahu a okolí, tisk 1441) dle výsledku meziministerských porad, odbývaných dne 13. a 17. listopadu 1919, s. 2. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹²⁸ Připomínky Ministerstva veřejných prací ku návrhu Dr. Šámala a soudruhů (zákon o zřízení státní regulační rady pro Prahu a okolí, tisk 1441) dle výsledku meziministerských porad odbývaných dne 13. a 17. listopadu 1919, s. 4-5. NA, fond MVP, kt. 2209, sign. 35786.

¹²⁹ „Ale rozluštění problémů železničních hotovo nebylo, o tom se buď jednalo v nádražní komisi, nebo si musela Státní regulační komise vyžadovati od případu k případu úmysly nového řešení vždy od ředitelství st. drah v Praze.“ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, 3. díl, 4. sešit, 1949, s. 1, uloženo v archivu IPR Praha.

¹³⁰ Ředitelství čs. státních drah v Praze Státní regulační komisi pro hlavní město Prahu s okolím 2. 5. 1922. NA, f. MŽ, kt.272, č.j. 24563.

rozpracovávala, její autoři s mohutnou, a prakticky nefunkční, podobu tratí v Praze aktivně pracovali.¹³¹ K podobě železniční sítě uvnitř města se podrobně věnuje jedna z dalších kapitol.

¹³¹ „Rada městská ve schůzi, konané dne 24. září 1937 dospěla ke stanovisku, že nynější železniční zařízení na území Velké Prahy neodpovídá požadavkům výkonnosti, účelnosti a stavby měst.“ Dopis Prezidia rady a magistrátu hlavního města Prahy a Ředitelství technické služby Ministerstvu železnic republiky Československé 16. 10. 1937. NA, f. MŽ, kt. 515, i.č. 52230.

5. Základní podoba regulace

„Ptám se tudíž, jaký účel má vypisování veřejných soutěží značně nákladných, když na konec člen st. regulační komise sám věc řeší, nehledě ani k tomu, že tento postup nelze nazvat nejmravnějším podle všeobecně platných názorů o soutěžích.“¹³²

Při studiu meziválečné regulace je potřeba se zaměřit na její základní potřeby, otázky, které byly při její tvorbě položeny a způsob, jakým měly být, či nakonec i byly, řešeny. Již bylo naznačeno, že proces tvorby celého plánu byl zdoluhavou záležitostí, která zabrala celé jedno desetiletí. Základní kostra plánu však byla načrtnuta již v prvních letech trvání Státní regulační komise. Otázky, které tvořily podklady pro tvorbu regulačního plánu, byly dvě – dopravní situace ve městě a bytová otázka. Zatímco vyřešení první problematické situace mělo tvořit kostru nově navrženého města, odpověď na otázku druhou měla přinést řešení pro desítky tisíc Pražanů, kteří neměli kde bydlet. Na tato základní témata pak byla navázána řada dílčích problémů.

Podklady pro budoucí komplexní podobu města a vyřešení nastolených situací vznikly díky sérii soutěží, které byly vyhlášeny skoro okamžitě po vytvoření Státní regulační komise. Autoři návrhů měli zpracovávat oblasti města rozděleného do čtyř kvadrantů a samostatně pak ještě Malou Stranu. Tematika soutěží byla již předtím několikrát řešena v odborné literatuře, nicméně prozatím se tak nestalo v detailní podobě. Pramenná základna k soutěžím se prakticky nedochovala, naštěstí ale došlo k zachování alespoň části kopií zadávacích podkladů a výsledků, zpracovaných v odborných časopisech. Důvodem k vyhlášení soutěží na parciální části města v tomto formátu, a ne rovnou pro celkový regulační plán, byla snaha o získání detailního zaměření města, které v té době chybělo. Státní regulační komise této příležitosti využila a ve stejných sektorech, jako postupovali zeměměřiči, postupovaly i veřejné soutěže.

5.1 Severozápadní sektor – 1920

„Budeme stavěti v Praze americké mnohopatrové budovy (skyscrapers)?“¹³³

První ze soutěží byla vyhlášena 25. července 1920¹³⁴ a je známa spíše pod názvem „Letenská otázka.“¹³⁵ Oblast Letné byla hlavním tématem a těžištěm, z kterého soutěž primárně

¹³² V. P. H., O Emauzy, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 170.

¹³³ K otázce mrakodrapů v Praze, Časopis československých inženýrů a architektů. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 9.

¹³⁴ Soutěž na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 10.

¹³⁵ Termín Letenská otázka se pravidelně opakuje ve všech tištěných ale i nevydaných pramenech. Oficiálním názvem soutěže sice nebyl, ale problematika této oblasti byla pod tímto jménem známa a lze ji

vycházela. Je ironické, že Letná, které se intenzivně věnovaly generace urbanistů a architektů, nebyla uspokojivě vyřešena dodnes. Oblast Dejvic, a prostor kolem Vítězného náměstí obzvláště, která proces utváření regulačního plánu podstupovala poprvé, byla vybudována takřka okamžitě a v pozdějším plánu tvořila jednu z hlavních regulovaných částí města.

Termín pro zaslání návrhů byl určen na 30. listopad 1920, Státní regulační komise si vyhradila na posouzení návrhů další měsíc, tj. do 31. prosince 1920. Personální složení komise, která projekty posuzovala, bylo v té době dr. Josef Sakař (předseda), Ing. Eustach Mölzer (místopředseda), prof. Antonín Balšánek, prof. Antonín Engel, mag. rada Knot, Ing. Josef Záruba-Pfeffermann, MUDr. Ladislav Procházka, Arch. Jiří Stibral a prof. Jan Záhorský.

Termín pouhých čtyř měsíců byl velice napjatý, vzhledem k tomu, že v podmínkách bylo po autorech požadováno hlavně vyřešení dlouholetého problému výstupu na Letenskou pláň - *„Hlavní péče věnována studiu výstupu na pláň, který řešen byl ve většině případů co přímé pokračování v ose Čechova mostu at' již otevřeným průkopem neb kratším neb delším tunelem, neb rampami spojenými s tunelem, a p., při čemž způsob zastavení zbývajících ploch nepadal ani tak na váhu a návrhy v té příčině měnily se dle nálady a potřeby doby.“*¹³⁶ Důvodem pro takto krátkou dobu byl problém čistě administračně-finanční – peníze určené pro soutěž bylo nutno vyčerpat nejpozději do konce roku, jinak by propadly. Krátkosti termínu si byli vědomi jak autoři projektů, kteří podávali Státní regulační komisi námítky, tak komise samotná, s termínem se však nedalo nic dělat.¹³⁷ I přesto se sešlo celkem sedmnáct projektů, které téma zpracovávaly různě.

Oblast byly vymezena *„...silnicí Bělského, západním okrajem výstaviště [sic!], na sever Vltavou až k soutěsce před Podbabou, údolím Šáreckým až ku jihozápadní hranici katastru Dejvického po dráhu Buštěhradskou odkud sahá k usedlostem „Vyhlička“ a „Petinka“, ke katastrálním hranicím obce Střešovické až po silnici Bělohorskou a podle vnějšího okraje hradeb ku vyústění mostu Legií na levém břehu.“*¹³⁸

Vedle již zmíněné problematiky výstupu na Letenskou pláň se měla vyřešit i její následná podoba. Vzhledem k jedinečné pozici Letné na území města se pro její další vývoj počítalo s reprezentační funkcí.¹³⁹ Na Letné měly být umístěny primárně budovy parlamentu a další

vysledovat až do prvních soutěží na oblast Letné ze začátku 20. století.

¹³⁶ Soutěž na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 2.

¹³⁷ *„...neboť z důvodů finančně technických bylo nezbytno, aby náklad povolený na soutěž byl do konce roku 1920 vyčerpán, neměl-li propadnouti. Veškeré snahy státní regulační komise, aby úvěr z roku 1920 byl přenesen na rok následující, nesetkal se s výsledkem a nemělo-li uskutečnění soutěže býti uvedeno v pochybnost, nezbyvalo než spřáteliti se s těmito nezměnitelnými okolnostmi na jedné straně s nemožností usplnění vypracování nutných dokladů, na druhé straně pak s nemožností prodloužení lhůtu účtování k soutěži určené částky za konec roku 1920.“* Výtah ze zápisu o jednání státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžních prací na úpravu a zastavění pláně letenské a okolí. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 33 - 34.

¹³⁸ Soutěž na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 1.

¹³⁹ *„A tu skýtá letenská pláň, která nám ve své celistvosti téměř nedotknutě byla zachována, zcela mimořádnou příležitost, aby na ní byly seskupeny budovy významné ve velkolepý, architektonicky mocný*

významné budovy politické a kulturní reprezentace. K nim se pak měly připojit i dostatečně volné prostory, aby byly schopny pojmout případná veřejná shromáždění. Soutěžícím bylo kromě toho také kladeno za cíl vytvoření dostatečně mohutné a dominantní struktury, která by dotvářela pohledové panorama pláně a tím i celého města. K soutěžním podmínkám byl přiložen seznam budov, které měly být na Letnou vyprojektovány. Byly to budovy vládní, kulturní a vzdělávací. Součástí řešení měly být také výstavba budov technické univerzity, která zaměstnávala Prahu již několik let.

Co se týče oblastí mimo Letnou, zadání soutěže připomínala hlavně nutnost bohaté sadové a parkové výbavy oblasti bez budoucího průmyslového zatížení a s rovnoměrnou domovní zástavbou, která by měla zajistit dostatečný přístup vzduchu a světla. Velkou otázkou bylo i řešení Buštěhradské dráhy. Připomínky a poznámky, podané k soutěži hned z několika stran, se shodovaly pouze na jednom – těleso dráhy a její vedení je více než problematické a dalšímu rozvoji Dejvic a Bubenče brání. V řešení problému se ale jednotlivé subjekty rozcházely, vedle úplného odstranění dráhy se navrhovalo její zvýšení či snížení. Podmínky soutěže tento problém přenesly na autory projektů, předpokladem pro další osud dráhy bylo její snížení pod úroveň okolní krajiny.

Otázka Letné byla sice nejvíce diskutovanou, ale z pohledu dalšího vývoje města však stejně důležitou roli hrál další vývoj oblasti Dejvic, před spojením s Prahou obce spadající do kategorie „malých obcí“¹⁴⁰ s většinově venkovským charakterem. Dejvická oblast s blízkostí k dvěma z hlavních ústředních bodů Prahy – ideovému středu Prahy v podobě Hradčan a Pražského Hradu a monumentální Letné – spolu s ideální polohou a krajinou vhodnou pro bytovou zástavbu, poskytovala možnost netušeného vývoje. Oblast byla Praze navíc postoupena jako ničím nedělený celek, rozsáhlé pozemky, dříve patřící Strahovskému klášteru, byly získány najednou.¹⁴¹ Ústředním místem pro dejvickou oblast se stalo prostranství „Na Růžku“, nyní Vítězné náměstí.

Ačkoliv byly podmínky stanoveny poměrně přesně, zůstala řada položených otázek otevřená a stanovisko samotné komise bylo ve své podstatě soutěžícím neznámé. Na několik výtek pak komise reagovala oznámením, ve kterém absenci vlastní specifikace návrhů obhajovala nutností poskytnout soutěžícím prostor k co nejširšímu a nejvolnějšímu řešení otázek. Nehledě k tomu, že ministerstvo železnic v té době svoje stanovisko k řešení železnic v Praze ani zdaleka nemělo připravené.¹⁴²

celek k němuž vhodný výstup musí býti nalezen... Soutěž na úpravu a zastavění pláně Letenské a okolí, AAV, f. MAP, USM, kt.396, sign. 1220,, s. 2.

¹⁴⁰ „Malých“ ve smyslu významovém oproti původním předměstím, rozlohou Dejvice patřily mezi největší připojené části.

¹⁴¹ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 38, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

¹⁴² Výťah ze zápisu o jednání státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžných prací na úpravu a zastavění pláně letenské a okolí. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r.

Díky tomu se v projektech objevila celá řada odlišných řešení. Část projektů se problém Letné pokoušela vyřešit za pomoci průkopů a tunelů – tedy tak, jak naznačovalo zadání soutěže, a v intencích dosavadních návrhů z předchozích let. Sváděla k tomu i podoba samotné pláně, která byla zhruba uprostřed rozdělena mělkou úžlabinou zhruba v ose Čechova mostu.¹⁴³ další část projektů pak výstup na Letnou řešila výstupnou komunikací. V případě Dejvic se v plánech střídala běžná činžovní zástavba v uzavřených blocích s rozptýleným osídlením v podobě zahradních měst.

Odměněna či zakoupena byla polovina projektů. Komise dospěla k názoru, že žádný z projektů není možné ohodnotit prvním místem a tři, podle komise nejcennější projekty, ocenila rozdělením částky pro výherce na jednu část o 25 000 Kč a dvě o 20 000 Kč. Zbýlých 60 000 Kč pak bylo rozděleno mezi šest dalších projektů.

Tabulka 1: Soutěžní projekty pro Severozápadní sektor

Projekt	Autoři	Umístění
Neporušená pláň	František Vahala Vr. Lhota	Odměna 25 000 Kč
Skutečnost či idea	K. Skřivánek Ing. Josef Šejna	Odměna 20 000 Kč
Okcident	Arch. Bohumil Hübschmann	Odměna 20 000 Kč
Nám i budoucím	Arch. Alois Dryák B. Bendlmayer	Zakoupeno za 12 000 Kč
Základ Velké Prahy	dr. Adolf Liebscher Ing. Jan Cerha	Zakoupeno za 12 000 Kč
Dvojitý průkop	Josef Štěpánek Bohuslav Fuchs	Zakoupeno za 10 000 Kč
Osvětou k práci	Emil Králík	Zakoupeno za 10 000 Kč
Ad multos annos	Artur Payer	Zakoupeno za 8 000 Kč
Bez předsudků	dr. Alfred Pollak	Zakoupeno za 8 000 Kč
Hvězda	Alois Mezera	Bez odměny
1920 – 1970	Otokar. Novotný	Bez odměny
Průhledy	Ing. Vlastislav Hofmann Ing. Josef Barek	Bez odměny
Srdce Evropy	Arch. Max Urban	Bez odměny
???	Antonín Pfeifer ¹⁴⁴	Bez odměny
Křížová serpentina	Arch. Pavel Janák	Bez odměny, dodatečně zakoupen za 20 000 Kč
Hors concours – mimo soutěž	Arch. Antonín Engel	Bez odměny – mimo soutěž

Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6.

1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 34.

¹⁴³ Mölzer Eustach, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu státní regulační komise pro Velkou Prahu. (Předneseno na anketě Státní regulační komise dne 1. června 1922), Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), s. 25.

¹⁴⁴ Jméno Antonína Pfeifera se v seznamech objevuje jen v rámci obrazové přílohy ve speciálním vydání čas. Styl, je proto nadále otázkou, jak byl jeho projekt řešen. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 37.

Výše uvedená tabulka uvádí předložené projekty společně s finanční odměnou, kterou byly ohodnoceny. Jediný relevantní soupis projektů lze nalézt ve vydání časopisu Styl, který přinesl teprve po roce od skončení soutěže její celkové shrnutí.¹⁴⁵

V tabulce projektů je zahrnut i projekt prof. Engela, který byl podán neanonymně a mimo soutěž 2. prosince 1920. Antonín Engel navzdory zřejmému rozporu se svou funkcí v komisi návrh podal, neboť „...bylo mu potřebou vlastní názor v této soutěži výtvarně vyjádřiti.“¹⁴⁶

A právě Engelův projekt nakonec došel finální realizace, byť jen zčásti. Podobně nicméně skončily ještě dva další plány. Po ukončení soutěže, ve které nebyl nalezen jediný výherce, podle jehož projektu by bylo možné provést regulaci území, byl regulační plán dále dotvářen. Vedle dalších vyhlašovaných soutěží pokračovala i práce na severozápadním sektoru. Nicméně kvůli snaze soukromých investorů začít stavět v dejvické oblasti co nejdříve, byl jako základní kostra pro její regulaci v listopadu 1921 přijat plán Anotnína Engela.¹⁴⁷ Vzhledem k dlouhým letům, kdy se tomuto sektoru věnoval, nikdo nezpochybňoval vědecký vhled prof. Engela do problematiky. Přijetí jeho plánu nicméně vyvolalo velkou řadu kontroverzí. „*Uvědomme si, jak vyzněla na příklad soutěž na regulaci Letné a okolí. Státní reg. kom. rozhodla, udělila ceny a co se dělo dále? Prováděl se detailní projekt prof. Engla, který účastnil se mimo soutěž. Kdo ocenil projekt profesora Engla? Či považuje se prof. Engl za neomylnou autoritu ve věcech regulačních? Ale mimo detailní projekt prof. Engla prováděny jsou další návrhy a to Ing. Pfefermanna, profesora Záhorského-Stibrala a konečně projekt Arch. Hübschmanna, který samozřejmě, když se stal členem státní regulační rady, nemohl býti odstaven. Nemají snad členové jiné užitečnější práce, aby snáze dospělo se k celkovému plánu regulačnímu?*“¹⁴⁸ Architektonická podoba nového náměstí taktéž nevzbuzovala, převážně mezi radikálnějšími urbanisty, příliš nadšení – klasicistní wagnerovská podoba nového náměstí byla podrobena silné kritice jako příliš rigidní a těžká, utlumující celé místo. Dejvice se staly určitým způsobem zklamáním, protože kopírovaly podobu stávajících částí města, která byla považována za překonanou. „*Vytýkaly (odborné korporace – pozn. K.D.) nejdříve, že vyložený plán je opakováním myšlenek, které byly směrodatné již při vzniku mnohých pražských předměstí, vzniklých před sedmdesáti léty. Je to opakování Vinohrad, Smíchova a i Žižkova, které vznikly za zcela jiných předpokladů společenských a za úplné negace hygienických požadavků.*“¹⁴⁹

Vliv Antonína Engela na prosazení plánu pro Dejvice lze odhadovat jen obtížně, nicméně pokud nějaký byl, nepodařilo se mu prosadit v komisi svou vizi pro celý sektor. Vzhledem k dalšímu vývoji situace kolem regulace území lze říci, že realizace Dejvic namísto Letné byla

¹⁴⁵ Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6.

¹⁴⁶ Výťah ze zápisu o jednání státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžných prací na úpravu a zastavění pláň Letenské a okolí. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 34.

¹⁴⁷ Urban, Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 40.

¹⁴⁸ H., Státní regulační komise, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 98.

¹⁴⁹ Urban, Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 40.

pro Antonína Engela spíše zklamáním. Ve svém projektu prof. Engel prosazoval jako mnozí jiní tunel kombinovaný s průkopem, který se měl otevírat do širokého reprezentativního údolí. Soutěž samotná i přes svoji relativní neúspěšnost totiž mj. ukázala, že průkop, případně tunel, patří do koncepce, která byla reálná před vytvořením Velké Prahy. Ve chvíli, kdy se Letná začala posuzovat jako oblast mající vliv na celou aglomeraci a ne jen na část města, se ukázalo, že dosavadní přístup již není možný. Na prvním místě bylo zjevné, že průkop ani tunel nelze prosadit v původním směru na Čechův most, protože objem dopravy, který by měl obsluhovat, tímto směrem nelze vyslat.¹⁵⁰

V tomto případě se již uvažovalo v širším hledisku celkového plánu, neboť bylo potřeba přihlížet k potřebám vnitřního města a Staroměstského náměstí především. Ruku v ruce s průkopem z Čechova mostu se totiž nabízela linie pokračování přes Staroměstské náměstí a probourání Můstku na Václavské náměstí. Tento průlom mj. ve svém plánu prosazoval i Antonín Engel. Druhým hlediskem, které bylo nutno při projektování průlomu plánu brát v potaz, byla estetika a hospodářská hodnota neporušené pláně. *„Při tomto studiu nemohla býti samozřejmě opomenuta stránka výtvarná, jakož i zprostředkující funkce pláně letenské do celého přilehlého území na západ, severozápad, sever i severovýchod a to i dále na pravý břeh Vltavy do komplexu trojského a bohnického. Po obsáhlých studiích dospěla komise jistě k plně odůvodněnému názoru, že nelze koncentrovati veškerou frekvenci do území letenského na jedinou linii mostovou.“*¹⁵¹ Řada projektantů došla k názoru, že rozdělením pláně na dva nestejně velké díly průlomem by došlo k nenahraditelnému znehodnocení celé oblasti, která je nejcennější v celku.

Po smrti Antonína Balšánka v únoru 1921 byl do Státní regulační komise přijat Arch. Bohumil Hübschmann, který prosadil podobu Letenské pláně vycházející z jeho původního projektu.¹⁵² Na rozdíl od předchozí verze nicméně v plánu opustil myšlenku průkopu či tunelu a využil možnosti serpentin dostávajících se na Letnou směrem od Štefánikova mostu. Detail samotného výstupu a řešení oblasti přímo nad Čechovým mostem pak vychází z projektu Arch. Pavla Janáka: *"Toto definitivní rozhodnutí... opírá se v hlavních bodech o jeden ze soutěžních projektů, který v soutěži sám zůstal nejen neodměněn, ale byl - vzhledem k tomu, že*

¹⁵⁰ Janák Pavel, Soumrak průkopu a tunelu, in: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 60. Názor Arch. Pavla Janáka je ovšem v kontextu této soutěže nutno brát s určitou rezervou – jako soutěžící ve svém projektu tuto alternativu prosazoval, takže by bylo nelogické, aby v článku k soutěži propagoval cokoliv jiného. Další vývoj mu však dal za pravdu.

¹⁵¹ Mölzer Eustach, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu státní regulační komise pro Velkou Prahu. (Předneseno na anketě Státní regulační komise dne 1. června 1922), Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), č. 3 - 6, s. 22. Mölzer nicméně toto tvrzení v dalším článku zmírnil – *„Estetický motiv nelze sice přehlédnouti, ale také ne přeceňovati; jde jen o to, aby úloha byla umělecky šťastně vylustěna.“* Mölzer, Eustach, Vývoj komunikační otázky letenské, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 10.

¹⁵² Letenská otázka rozřešena, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 87.

odměnami a zakoupením byly nejrůznější myšlenky odměňovány, jaksi tendenčně odmítnut. Byl to návrh Arch. P. Janáka (za spolupracovníctví Arch. A. Kubička a Ing. E. Svobody) podrobněji ještě zdůvodněný studií Arch. P. Janáka ve *Stylu* roč. VII. "Soumrak tunelu i průkopu."¹⁵³ Tento nový plán byl oficiálně vystaven od 23. prosince 1922 do 20. ledna 1923.

Sám Arch. Hübschmann přiznal, že v oficiálním plánu použil svou upravenou komunikační tezi, upustil od průlomu a začal obhajovat koncept komunikace vysunuté podél svahu kopce – "...že její směr jest k západu (letenské komunikace - pozn. K.D.). Tam ovšem v zajetí myšlenky průkopu po 30 let ovládající mysli obracel jsem ji prudkým ohybem přímo v průkopu k západu od východiště mostu Čechova a náměstí Staroměstského, nyní však dospěl jsem k tomu, že nutno vycházeti z třídy okružní a ohybem připojiti se na směr západní."¹⁵⁴ Změna jeho názoru je o to zajímavější, že ve svém původním plánu počítal stejně jako většina ostatních s průkopem v linii Čechova mostu. V již citovaném článku naopak obhajuje linii, která vychází z mostu Štefánikova, tedy tu, kterou ve svém projektu měl jen Arch. Pavel Janák a částečně také Ing. Vlastislav Hofmann a Ing. Josef Barek (nicméně ti tuto komunikaci charakterizovali jako komunikaci sekundární).

Opozice seskupená kolem Časopisu československých inženýrů, který vydával odbor architektů ze Spolku československých inženýrů a architektů, se této Hübschmannovy radikální změny názorů samozřejmě pohotově chytla - "Dnes, kdy ve Státní regul. komisi - zásluhou některých agresivních členů, kteří přes noc „vybavili se z pout třicetiletého zajetí myšlenky průkopu", vítězí mínění, vyhýbající se přímému výstupu - přichází v úvahu též návrh jejího člena, Arch. B. Hübschmanna, neznačící sice naprosto žádné novum, jímž však přes to musím se zabývat a to proto, že při dnešní „konjunktře" jest nebezpečí, že by mohl býti brán vážně v úvahu a natropiti do budoucnosti mnoho zla."¹⁵⁵ Koncepce výstupné komunikace na Letnou po celé délce její jižní strany se architektům zdála být příliš brutální vůči celku letenského masivu a vehementně proti němu vystupovali. Estetické kritérium tu bylo tentokrát bráno v prospěch původně prosazované přímé linie ze směru Čechova mostu. Případné prolomení letenského masivu bylo vnímáno jako menší zásah do panoramatu Letné než výstupná komunikace.¹⁵⁶

¹⁵³ Letenská otázka rozřešena, *Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl*, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 87.

K tomu ještě patří poznámka Maxe Urbana: „Jest vidět, že sama státní regulační komise, která tento návrh (Křížová serpentina – pozn. K.D.) ani neodměnila, ani nezakoupila, se k němu vrátila a převzala do svého regulačního plánu Letné jak přístup na Letnou od mostu Štefánikova, tak i diagonální průhled od vodárny Letenské ke kostelu sv. Víta." Urban, M., Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 26.

¹⁵⁴ Hübschmann, Bohumil, Regulace Letné, in: *Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl*, r. 1922-1923, r. 3 (8), s. 31.

¹⁵⁵ P. F. Neporušená stráž? Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 241.

¹⁵⁶ „Jest možno představit si přerušení svahu v jednom místě architektonickým elementem, (průkopové přemostí, brána, vstup do tunelu atd.), ale nelze naprosto vyřešiti uspokojivě nebo stromovým zakrytí mnohametrové kamenné plochy opěrných zdí at' již jakkoliv členěné." P. F. Neporušená stráž? Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 241.

Podoba této komunikace, tedy její umístění na násep a podepření opěrnými zdmi, se nicméně v regulačním plánu pevně uchytila a znovu byla opakována i v dalších návrzích, které se Letné v budoucnu týkaly. Podobný způsob uchycení výstupné komunikace je použit v návrzích na Petřínskou komunikaci, je proti němu dokonce argumentováno téměř stejně jako v případě Letné.

Problémem samozřejmě byla i nedořešená modernizace Štefánikova mostu, protože v této době ještě na místě dnešního mostu stál původní řetězový most, který přestal stačit potřebám Prahy už na konci 19. století. Panovaly proto obavy, že po vybudování letenské komunikace ústící na most nebude nový most ještě postaven a celý systém tak nebude fungovat.

Velkým oponentem tohoto oficiálního projektu se stal překvapivě samotný Antonín Engel. Ve svých obšírně prezentovaných polemikách se shodoval s architekty ze SIA, kteří jeho odpor vůči výstupní komunikaci na svahu Letné podporovali. prof. Engel došel dokonce tak daleko, že proti regulačnímu návrhu podal na Ministerstvu veřejných prací i oficiální protest – „minoritní votum“.¹⁵⁷ Engelův protest pro Státní regulační komise nejspíš nebyl příliš překvapením, protože se proti finálnímu návrhu stavěl od samého začátku.¹⁵⁸ Poněkud zarážející je nicméně úpornost, s jakou prof. Engel vystupoval – „... (Státní regulační komise se dala svést - pozn. K.D.) *k návrhu, jež považuji za těžké poškození rozvoje Prahy pro budoucnost a jenž nutně bude mít za následek, že se neprovede, poněvadž se prostě provést nemůže i v tom případě, že by tamní ministerstvo tomuto návrhu dalo svou sankci.*“¹⁵⁹

Překvapivá je taktéž osobní rovina, kterou prof. Engel při argumentaci proti oficiálnímu návrhu hned ze začátku nastolil. „*Již můj vstup do komise byl vykoupen obětováním sobeckého zájmu, který jsem měl na dávno již chystané soutěži pro letenskou oblast. Jestliže dnes stojím zde jako jedinec, který se nachází v těžké opozici vůči všem ostatním členům v komisi, je mi jasno, že příčin, které mne k tomu nutí, nejsou rázu nepatrného, nýbrž naopak hlubšího původu, že zeje nějaká, na ten čas nepřeklenutelná propast, mezi míněním jejich a mým, když se odhodlávám k tomuto kroku, který na venek porušuje dosavadní solidaritu, za všech jiných okolností přísně udržovanou.*“¹⁶⁰ Svědčí to o jeho hlubokém přesvědčení o správnosti svého plánu, ale též o hluboké nespokojenosti s odmítnutím realizace původního projektu, resp. původního plánu na tunel spojený s průkopem.

Samotný průkop Letnou a na něj navazující transversála byly pouze jedním z témat, které

¹⁵⁷ Engel Antonín, Ministerstvu veřejných prací v Praze, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 149.

¹⁵⁸ „*Z předloženého elaborátu je dosti patrným tuhý boj, který jsem vedl proti oficiálnímu návrhu a za myšlenku, o jejíž správnosti jsem se předkládanými studiemi nade vší pochybnost přesvědčil.*“ Engel, A., Ministerstvu veřejných prací v Praze, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 149.

¹⁵⁹ Engel Antonín, Ministerstvu veřejných prací v Praze, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 149.

¹⁶⁰ Engel Antonín, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k Letenské otázce, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 130.

bylo při kritice letenské regulace zmiňováno. Na komunikaci byla navázána i nová koncepce tzv. okružního systému, který jak prof. Engel, tak svaz architektů, podrobili těžké kritice.¹⁶¹

Vedle těchto veskrze odborných kritik byla k regulačnímu plánu podána celá řada připomínek ze strany majitelů domů a nájemníků na Starém Městě, kteří pochybovali o přínosu nového konceptu pro vnitřní město a usilovali o jeho zrušení. Stejně tak postupovala i místní městská rada pro Prahu 1 až 7.¹⁶²

Zda-li kvůli tomuto projektu došlo k déletrvajícím rozepřím mezi dvěma hlavními aktéry, tedy Bohumilem Hübschmannem a Antonínem Engelem, nelze zjistit, zůstává ovšem faktem, že jejich původní spolupráce na stavbě budovy ministerstva veřejných prací byla rozvázána sérií rozepří Arch. Bohumila Hübschmanna s Ministerstvem veřejných prací a Arch. Kamilem Roškotem, zatímco prof. Antonín Engel možnost postavit budovu ministerstvu zemědělství dostal.

Přehledný regulační a zastavovací plán letenské pláně i k ní patřící stráně byl definitivně schválen Ministerstvem veřejných prací 14. července 1924 po více než třech a půl letech od zveřejnění výsledků soutěže.¹⁶³ Vývoj jeho utváření však pro budoucí regulační plán vytvořil základ, z kterého se vycházelo až do konce 30. let.

Nakonec je zajímavé připomenout přístup k problematice ze strany samotného města: *„Obec pražská v otázce letenské zachovává mlčení a klid, ačkoliv pro zahájení přípravného ruchu jest nejvyšší čas.“*¹⁶⁴

5.2 Jihozápadní sektor – 1921

*„Dnešní třída Palackého svědčí o té krátkozrakosti, kterou Smíchov před 30 lety vznikl.“*¹⁶⁵

Ing. Eustach Mölzer

Zatímco první soutěž na Letenskou a Dejvickou problematiku svá očekávání naplnila jen zčásti soutěž vypsaná o rok později, již byla z pohledu urbanistů úspěšnější, neboť došlo k aplikaci předložených nápadů do regulačního plánu mnohem lépe než v předchozím případě. Těšila se podobnému zájmu urbanistů jako ta předchozí, nicméně laická veřejnost stále ještě této problematice věnovala jen okrajovou pozornost.

Na rozdíl od první soutěže se bohužel dochovalo jen minimum podkladů a materiálů, které

¹⁶¹ K Okružnímu systému blíže v 5. kapitole.

¹⁶² Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 49, , nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

¹⁶³ Letenská otázka rozřešena, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 87.

¹⁶⁴ Tamtéž, s. 89.

¹⁶⁵ Těsnopisecká zpráva o 4. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlavního města Prahy konaná v pondělí dne 7. dubna 1924, AMP, f. MHMP I. – Protokoly sborů městské správy, i.č. 871 .

se k výsledkům klání vztahovaly.

Vyhlášena byla 9. července 1921¹⁶⁶ se lhůtou dodání do 30. listopadu téhož roku¹⁶⁷, komise si ponechala další měsíc do konce roku na posouzení podaných návrhů a vyhlášení výsledků. I v tomto případě se vůči nedostatečné délce pro vypracování příspěvků zvedla vlna kritiky, stejně jako v případě předchozím argumentovala Státní regulační komise nutností utratit přidělené finanční prostředky do konce roku.¹⁶⁸ Termín pěti měsíců byl navíc narušen událostmi v sousedním Maďarsku, tj. pokusem Karla I. Habsburského o návrat na trůn. V Československu došlo k vyhlášení mobilizace, která podstatným způsobem zkrátila čas potřebný k vypracování soutěžních příspěvků.¹⁶⁹

Soutěž byla ze strany Státní regulační komise vyhlášena ze stejných důvodů jako v přechozím případě – pro území rychle vznikaly návrhy na jeho zastavění ze strany jednotlivců i nově zakládaných družstev a bylo potřeba co nejdříve stanovit základní parametry, na kterých by bylo možno tuto výstavbu uskutečnit: *„...jeví se z četných stran tak mocný tlak, aby ve zmíněné části mohlo býti stavěno, že jest potřeba celkové úpravy neodkladná.“*¹⁷⁰

Soutěž byla vyhlášena navzdory četným kritickým připomínkám – mezi ty hlavní, která se objevila již v předchozím roce, patřila i kritika neexistence předchozího ideového plánu pro celé město. *„Cílevědomá stavba měst žádá cílevědomý program – ten bylo lze získati ideovou generelní soutěží na celou Velkou Prahu. Na tomto ideovém rozvrhu měl býti dosažen jednotvárný postup k vedení komunikací. A tato obě přání měla býti podkladem pro soutěž čtvrtní. Že k cíli se má dojíti postupem opačným, to jest od detailních řešení čtvrtních k řešení ideovému pro celou Velkou Prahu, to nemožno nazvati bezpečnou cestou k cíli. Důvod, že není Praha přesně zaměřena, nemá pro ideovou soutěž celkový význam, když jde o pouhé vypracování programového schema Velké Prahy a tím méně jest důvodem pro druhý základní požadavek, tj. pro řešení sítě komunikační, jak toho jsou důkazem vzorně řešené studie Ing. Schwarzer.“*¹⁷¹ Státní regulační komise si byla vědoma tohoto problému a argumentovala tím, že pro tento ideový program celé Velké Prahy nejsou příznivé podmínky, protože dosud neexistují předpoklady jeho vzniku – tedy zaměření oblasti a úprava železniční sítě a řeky.¹⁷²

¹⁶⁶ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 13, nevydáno, uloženo v IPR Praha.

¹⁶⁷ Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt.396, sign. 1220, s. 13.

¹⁶⁸ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 17, nevydáno, uloženo v IPR Praha.

¹⁶⁹ Tamtéž, s. 17.

¹⁷⁰ Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt.396, sign. 1220, s. 1.

¹⁷¹ Kubíček Alois, O novou Prahu, in: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 30.

¹⁷² „Jest si přitom plně vědoma, že by této soutěži, vztahující se pouze na část, měla předcházeti ideová soutěž vztahující se na celou Velkou Prahu. Avšak podmínky k tomu nejsou dány, neb zaměření celého území není dosud ukončeno a železniční otázky jakož i úprava řeky, pokud se tohoto území týkají,

Při stanovení charakteru budoucího zastavění jihozápadního sektoru autoři soutěžních podmínek zdůrazňovali několik základních bodů, které se pak staly měřítky, podle kterých byly projekty hodnoceny. V první řadě to bylo zachování veskrze venkovského charakteru území a uchování co největších krajinných celků v intaktní podobě - „Doporučuje se proto soutěžícím, ...(aby) navrhli úpravu a zastavení, které by ohledů na účelnost stavby a zdravé bydlení šetřily, přitom ale s krajinnou krásou tohoto území vytvořily harmonický umělecký celek. Nebudíž proto ploch do krajnosti využitkováno, naopak, budíž hleděno k tomu, aby jednotlivé stavby umístěny byly v pokud možno velkých zahradách, aby i po provedeném zastavení celého území zeleň převládala... Cena půdy nevyžaduje toho, aby byla výstavbou do krajnosti vykořisťována a bude možno bez obětí omezit se výškově na budovy nízké sloužící jen potřebám rodiny. Tím bude lze zachovati charakter venkovského útulného osídlení, s pěstovanými zahradami, skytající zdravé příjemné bydlení a pro oko rozkošný pohled.“¹⁷³

Ve venkovském pojetí tohoto sektoru se plně odráží snaha urbanistů v Praze vytvořit klasické zahradní město, byť ne zcela podle klasických podmínek, které stanovil Ebenezer Howard začátkem století.¹⁷⁴ Udržet v hlavním městě větší procento ploch nezastavěných a pokrytých zelení korespondovalo s přístupem urbanistů k pojetí zdravého města. Snaha nekoncentrovat zbytečně obyvatelstvo na menší ploše, využít získávanou plochu k osazení městské zeleně a tím občerstvit vzduch, který do města proudil, to byly hlavní důvody, které vedly autory soutěžních podmínek ke snaze uchovat část města v již zmiňované venkovské podobě.¹⁷⁵

S předchozí tezí souvisí i další ze základních podmínek, které byly pro tento sektor stanoveny – budování sportovišť pro místní obyvatelstvo. Vedle lokálních hřišť, určených pro široké spektrum obyvatelstva, byl speciálně zmíněn Strahovský stadion, který byl plánován na místě bývalých lomů.¹⁷⁶ Stadion byl však pouze jednou z částí celkového plánu na vytvoření sportovišť po celé Praze. Další, pro život ve velkoměstě důležitější, stadiony měly vzniknout na druhém břehu. Strahovský stadion, který byl plánován primárně jako sletišť pro Sokoly, měl na svém území absorbovat dosavadní sokolskou činnost, provozovanou na provizorním stadionu na Letné.

nedospěly ve svém vývoji tak daleko, aby v souvislosti s nimi o celku mohlo být rozhodováno." Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt.396, sign. 1220, s. 1.

¹⁷³ Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 3.

¹⁷⁴ Blíže k problematice zahradních měst v 6. kapitole.

¹⁷⁵ „Staré vzrostlé sady, louky a háje budtež pokud možná zachovány, doplňovány a spojovány v souvislé zelené pásy. Četné staré usedlosti, krajinně významné situované, byť by i stavebně mnohdy nebyly význačné, budtež pro svůj útulný malebný a okolím takřka srostlý celek, mnohé pro historické reminiscence pokud možno šetřeny." Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 10.

¹⁷⁶ „Vývrcholení těchto snah (při budování sportovišť – pozn. K.D.) dojde splnění výstavbou stadionu v lomech Strahovských..." Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 4.

Zadání soutěžních podmínek dále požadovalo vyřešení nepříliš ideální dopravní situace na soutěžním území. V první řadě to bylo spojení s druhým břehem, které bylo v této době zajišťováno pouze třemi mosty, z nichž byl jeden vyhrazen pouze pro železniční dopravu – jednalo se o mosty Legií, Palackého a železniční most u Výtoně. Autoři soutěžních projektů většinou pracovali s variantou plánu mostu z Myslíkovy ulice, který se projednával v rámci rozvoje Smíchova již od r. 1907. Tato varianta mostu byla v propozicích navrhována, nicméně nebylo nutno se jí bezpodmínečně držet. V propozicích pak byl jmenovitě zmíněn most pro spojení mezi Radlickým a Nuselským územím. V oblasti samotné pak bylo nutné navrhnout i proměny Plzeňské třídy jako hlavní výpadevé třídy na západ od Prahy.

Problematickou se jevila otázka drážní – vzhledem k tomu, že se na projednávaném území nacházelo Smíchovské nádraží, které podstatným způsobem zasahovalo do podoby města, bylo autorům umožněno navrhnout změny v místním železničním systému s přihlédnutím k vybudování rychlodráhy. Finální plán ministerstva železnic ovšem tyto varianty samozřejmě nijak nezohlednil.

Soutěžních návrhů bylo na konci listopadu podáno celkem dvanáct. S přihlédnutím k objektivním problémům, které v průběhu soutěže vznikly mobilizací, umožnila Státní regulační komise, aby byly podány i projekty nekompletní a vypracované plány pouze v jednom exempláři.¹⁷⁷ Komise, která o výherci rozhodovala, se oproti předchozí soutěži nezměnila¹⁷⁸, prostředky, určené k odměně výherců a k nákupu projektů, se však oproti předchozí soutěži znatelně zmenšily – pro první čtyři místa byly určeny odměny v hodnotě 30 000, 20 000, 15 000 a 10 000 Kč, pro další nákup pak 25 000 Kč.¹⁷⁹ Reálně bylo prvním čtyřem výhercům vyplaceno o něco méně – první místo bylo ohodnoceno 25 000 Kč, druhé 17 500 Kč, třetí 15 000 Kč a čtvrté 12 500 Kč.¹⁸⁰ Důvody ke změně hodnoty výher nejsou nikde specifikovány.

¹⁷⁷ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 17, nevydáno, uloženo v IPR Praha.

¹⁷⁸ Dr. Josef Sakař (předseda), Ing. Eustach Mölzer (místopředseda), Dr. Antonín Engel, mag. rada Knot, Ing. Josef Záruba-Pfeffermann, MUDr. Ladislav Procházka, Arch. Stibral a prof. Záhorský. Místo prof. Balšánka byl do komise jmenován Ministerstvem veřejných prací nový člen, v propozicích explicitně nejmenovaný, nicméně t pramenů vyplývá, že se vzhledem k paralelně probíhajícímu řízení k severozápadnímu sektoru se jednalo o Arch. Bohumil Hübschmanna. Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 13.

¹⁷⁹ V předchozí soutěži bylo (resp. mělo být, o reálné výplatě odměn neexistuje doklad) vyplaceno celkem 143 tis. Kč.

¹⁸⁰ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 17-18, nevydáno, uloženo v IPR Praha.

Tabulka 2: Soutěžní projekty pro Jihozápadní sektor

Projekt	Autoři	Umístění
Sector 2	Ing. Josef Šejna Arch. Mečislav Petrů	1. místo – 30 000 Kč
Vidím město veliké	Arch. Maxim Šimáček	2. místo – 20 000 Kč
Systém	Vladimír Zákrejs	3. místo – 15 000 Kč
Pokračování	Arch. Otakar Novotný	4. místo – 10 000 Kč
Pod Bílou horou	dr. Adolf Liebscher, Ing. Jan Cerha	Zakoupeno
Za pravdou	Arch. Alois Kubíček Ing. Emanuel Snížek	Zakoupeno
Smíchov – Motol	Ing. Jan Cerha	Zakoupeno
Pěticípá hvězda v kruhu	Ing. Václav Novotný	Zakoupeno
Zahrada Prahy	Autor neuveden	Doporučeno ke koupi
Bytová politika	Autor neuveden	Doporučeno ke koupi
V mezích skutečnosti	Autor neuveden	Doporučeno ke koupi

Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922, r. 1, s. 28.

Na prvním místě skončil projekt „Sector 2“ od autorů Ing. Josef Šejna a Arch. Mečislav Petrů, který pak skutečně posloužil jako předloha pro oficiální regulační plán. Implementována z něj byla velká řada zcela zásadních prvků – na prvním místě dva nové mosty, které pak v plánech figurovaly po celou meziválečnou dobu. Jednak šlo o most Jiráskův a jednak o most z Výtoně, který měl být postaven souběžně s dosavadním mostem železničním. Na předmostí obou mostů pak navazovalo komunikační řešení, které bylo v případě výtoňského mostu nově projektováno do oblasti Radlického údolí. V případě Jiráskova mostu byla situace komplikovaná Dienzenhoferovým pavilonem, který měl na svém místě, jako jedna z mála dochovaných památek, zůstat. Návaznost mostu na Plzeňskou třídu tak byla o něco horší. Strahovský stadion byl navržen ve formě, která nakonec nebyla dodržena – autoři projektovali osu stadionu ve směru západ – východ, v konečné podobě je stavba otočena o 90°.

Autoři ve svém projektu zdůrazňovali mimo jiné charakter „zahradního předměstí“, kterým Praze vytvářeli zdravé osídlení předměstského typu s přístupem k přírodě, nicméně ne v podobě klasického zahradního města.¹⁸¹ Byla jim vytýkána přílišná snaha o propojení obou údolí, tj. Radlického a Nuselského, a díky tomu velké množství spojovacích diagonál a náměstí, které by území Smíchova příliš rozrušily.¹⁸²

Druhou cenu obdržel projekt „Vidím město veliké“ od Arch. M. Šimáčka. Tento projekt byl založen na využití tří základních krajinných prvků oblasti, třech vrcholů, resp. náhorních plošin –

¹⁸¹ Šejna Jan, Petrů Mečislav, heslo „Sector 2“, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 29.

¹⁸² Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola. Výpis ze soutěžního protokolu stát. Regulační komise, in: Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 26.

hřbet ve směru od Bílé hory na Petřín, hřbet na Vidoulích a hřbet Na Rovinách.¹⁸³ Na prvním kopci byl umístěn komplex strahovského stadionu s připojeným zajímavým konceptem „sportovního města“, Na Vidoulích měl stát „Pomník národní“ a konečně oblast Na Rovinách byla určena pro klasické zahradní město. Všechny tři oblasti byly propojeny 90 m širokým sadovým pruhem a 8 km dlouhou závodní automobilovou drahou.¹⁸⁴ Projekt též počítal s dvěma novými mosty, které se od předchozích dosti odlišovaly – byl to klasický projekt mostu z Myslíkovy ulice a nový most z ul. Plavecké. Dopravní napojení obou mostů na levém břehu následně radikálně procházelo dosavadní zástavbou a rušilo řadu industriálních komplexů. Z jižnějšího mostu měla vést nová odlehčující komunikace souběžně s Plzeňskou třídou až do Motola, z mostu Jiráskova pak průlomem přes Arbesovo náměstí do Holečkovy ulice a odtud pak do Plzeňské či odbočkou ke strahovskému stadionu. Do konečné podoby regulačního plánu se z tohoto projektu dostalo zahradní město Na Rovinách, byť v odlišné půdorysné podobě než navrhoval architekt Šimáček.

Třetí a čtvrtá cena přinášela poměrně originální náměty. Arch. Zákrejs, který se se svým projektem „Systém“ umístil na třetím místě, přinesl primárně ideu velmi střidného zastavení a kompletní přeměnu levého břehu v jedno velké zahradní město. Autor do svého projektu kromě jiného zapracoval i samostatnou železniční a silniční dopravu, kterou vypracoval pro celou oblast a dle svého závěru položil základ dopravní sítě ve městě. Nutno dodat, že ani jedna z těchto myšlenek nebyla implementována. Z hlediska budoucího vývoje pak stojí ještě za zmínku jeho plán na přeměnu industriální oblasti Ringhofferových továren na místě dnešního Anděla ve velké komunikační náměstí.¹⁸⁵ Ideu řídkého osídlení podle Maxe Urbana porota zkritizovala, poválečný zahraniční vývoj mu ale dal za pravdu.¹⁸⁶

Čtvrtá cena patřila Arch. O. Novotnému, jehož plán byl výjimečný návrhem čtyř dalších mostů přes Vltavu – vedle mostu z Myslíkovy ulice a Výtoňského, navrhoval ještě mosty v Podolí a ve Dvorcích.¹⁸⁷ Systém sektoru založil autor na „kloubech projektu“, čtyřech náměstích (u Palackého mostu, v Košířích, v Motole a v Radlicích) a stadionu s alejí, které byly navzájem propojeny hlavními třídami a kolem nichž se koncentrovaly správní a veřejné budovy.¹⁸⁸ Podobně jako u dalších projektů, i zde došlo ke zdvojení Plzeňské třídy.

Projekt „Pod Bílou Horou“ byl problematický z hlediska administrativního. Vzhledem k tomu, že Ing. Jan Cerha, který na projektu spolupracoval s jeho autorem, dr. Adolfem Liebscherem, od projektu odstoupil a podal vlastní návrh „Smíchov-MotoI“, byly oba projekty velmi podobné a lišily se jen v detailech. To porota také dr. Adolfu Liebscherovi vytkla, podotkněme ale, že se tak

¹⁸³ Šimáček Maxim, Heslo „Vidím město veliké“, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 31.

¹⁸⁴ Průvodní zpráva soutěžního návrhu na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, in: Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 3.

¹⁸⁵ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 24, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

¹⁸⁶ Tamtéž, s. 26.

¹⁸⁷ Tamtéž, s. 27.

¹⁸⁸ Novotný, Otokar, Heslo „Pokračování“, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 39.

stalo i v případě projektu druhého. Projekt samotný počítal s vytvořením hlavního centra u Anděla, kde se měly křížit dva hlavní dopravní směry ze severu na jih a ze západu na východ.¹⁸⁹ Vedle tohoto náměstí pak autoři na levém břehu vypracovali návrh na dalších sedm center v podobě nových náměstí – poblíž Klamovky v Košířích, v samotných Košířích, v Motole, nad Kotlářkou, Radlice, pod Bulovkou¹⁹⁰ a na Malvazinkách. Soutěžní komise nicméně tento systém zavrhl, protože zbytečně zahlcoval oblast a např. kolem Anděla tak vznikala tři nová náměstí. Projekt také vytvářel velmi husté zastavění, někde až zbytečně, a k tomu odpovídající komunikační síť, které počítala s vlastní okružní železniční tratí, napojující se na železniční síť ve městě.

Projekt „Za pravdou“ přinášel myšlenku odlehčení Plzeňské třídy jejím zdvojením pomocí rozšíření Duškovy ulice vedoucí do Motola na 30 metrů. Následně mělo dojít k prodloužení Plzeňské třídy jejím napojením na Radlickou ulici a jinonickou silnici.¹⁹¹ V Motole mělo dojít k vybudování samostatného a soběstačného městského celku a konečně se mělo přikročit k asanaci některých starých částí města – Zlíchova, Břevnova, Malého Břevnova, Košíře, Radlic a Motola – protože *„většina těchto obcí vystavěna byla jako čtvrti vyděděnců, nemajících práva na rozvinutí na větší ploše, a byla vinou přilehlých belkostatů odkázána na pouhý pruh podle silnice. (Příklad Malého Břevnova a Motola)...Obce takové nemohou novým osídlením tvořit jádro, nýbrž počítá se s jejich úplným odstraněním.“*¹⁹²

Podobně jako v projektu „Za pravdou“ počítal autor hesla „Smíchov-Motol“ s vytvořením Motola jako samostatného města. Zastavění bylo autorem plánováno v případě Motola a Radlic podle poroty až příliš hustě, ačkoliv v důvodové zprávě se podle všeho autor zastává spíše zastavění střídmejšího.¹⁹³ Systém komunikací byl podle plánu postupně odlehčován, ale podle poroty postrádal „páteře“, která by rozrušovala schematicnost a jednotvárnost celého projektu.

Hodnocení zbylých projektů se bohužel nedomohlo. Navzdory tomu je ale v tomto případě, na rozdíl od ostatních soutěží, možno snadno určit prvky v regulačním plánu, kterým lze přiřknout autorství. V tomto případě za většinovou podobou Smíchovského území stojí dvojice Ing. Josef Šejna a Arch. Mečislav Petrů, autoři projektu „Sector 2.“

¹⁸⁹ Liebscher Alois, Cerný J., Heslo „Pod Bílou Horou“, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 39.

¹⁹⁰ Není jasné, proč je zmiňována Bulovka, která se nacházela a nachází v Libni.

¹⁹¹ Kubíček Alois, Snížek Emil, Heslo „Za Pravdou“, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 43.

¹⁹² Tamtéž, s. 44.

¹⁹³ Výrok poroty, Stavba, r. 1922, roč. 1, s. 53.

5.3 Jihovýchodní sektor – 1922

*„Celkem možno tvrditi, že tato nová čtvrť (Vršovice), ač se téměř ještě nezačla ani stavět, patří již nyní mezi otázky asanační.“*¹⁹⁴

Zatímco předchozí soutěž byla svým konečným vyzněním spíše komorní záležitostí¹⁹⁵, soutěž na jihovýchodní sektor přinášela možnost vyřešit další letitý problém, který Praha měla. Ačkoliv se v tomto případě v zásadě nejednalo o monumentální výstavbu jako v případě soutěže na Letenskou pláň, ani o vyřešení dlouholetých sporů o urbanistickém přístupu k řešení jedné z oblastí, poskytovala soutěž možnost rozmáchnout se k velkorysému řešení jedné z doposud takřka nedotčených oblastí. Tou byla Pankrácká pláň – oblast, které se dotýkala dosavadní přelidněné zástavby a zároveň kvůli přírodním podmínkám nebyla doposud nijak výrazně stavebně využita. Celý sektor se samozřejmě nesoustředil pouze na Pankrác, ale obsahoval mnohem širší území. Byl vymezen na severu jižní a východní stranou opevnění Vyšehradu, stráněmi pod Karlovem, Zvonařkou, Havlíčkovými sady, Ruskou třídou přes Hostivař a Litochleby, na jihu byl ohraničen Lhotkou, Hodkovičkami a severní částí Modřan a na západě pak samotnou Vltavou.¹⁹⁶

Soutěžní oblast byla předmětem urbanistických snah již dlouhá léta předtím, svojí rozlohou tento obrovský prostor lákal k využití. Výzvou pro celou generaci stavitelů nejen z řad profesionálních urbanistů a architektů pak byla otázka přemostění Nuselského údolí, která dráždila odbornou veřejnost již řadu let před vypuknutím 1. světové války. Vůbec prvním, kdo se otázce přemostění věnoval s reálnou možností svůj projekt dokončit, byl Ing. Jaroslav Marjanko¹⁹⁷, který s reálným plánem na přemostění přišel už v roce 1903.¹⁹⁸ Řada dalších více či méně vážných návrhů vykrytalizovala v několika soutěžích a pokusů, jak údolí přemostit.

Spojení Pankráce a původního území hlavního města bylo jednou z otázek, položených v zadání soutěže. Ačkoliv spojení pomocí mostu nebylo explicitně podmíněno, jeho výstavba se

¹⁹⁴ Pozn. redakce, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 103.

¹⁹⁵ Pomiňme nyní stejnou důležitost, kterou jihozápadní sektor měl v celkovém regulačním plánu, a vezměme v potaz celkové vyznění výsledků a formy soutěžních příspěvků, které ve výsledku autorům nepřinášely možnost větších reprezentativních projektů jako v případě prvního a tohoto sektoru. Ačkoliv možnost ovlivnit další směřování města byla uchopena dostatečným počtem příspěvků, takřka minimální pramenná stopa, která po soutěži zůstala, svědčí o menším zájmu, který výsledek mezi odbornou veřejností vzbudil.

¹⁹⁶ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 1

¹⁹⁷ Ing. Marjanko je znám především jako spoluautor projektu zastřešení nástupišť Hlavního nádraží v Praze, které zhotovila firma stavební firma Salomon Bondy v letech 1901-1909. Fischer Jan, Fischer Ondřej, Pražské mosty, Praha 1985, s. 154.

¹⁹⁸ Mendl František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, in: Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, č. 13, s. 237.

předpokládala.¹⁹⁹ Většina z předložených projektů tak most navrhovala, pouze jeden z projektantů se rozhodl Pankrácké pláň dosáhnout výstupnou komunikací z Nuselského údolí. Podoba mostu se u jednotlivých projektů samozřejmě lišila, stejně tak i trasa a směr, kterým byl most navržen. Vzhledem k dalšímu vývoji v této otázce tak nicméně pro jeho další řešitele vznikla řada variant, které bylo možno prozkoumat.

Další z otázek, které soutěž umožnila předkladatelům řešit, byla problematika dopravy a obzvláště dopravy železniční. Ta souvisela úzce s projektem mostu a řešení jeho podoby, resp. předmostí, podmiňovalo i další dopravní napojení. V každém případě se předpokládala hustá komunikační síť, která propojí plánovanou masivní zástavbu. Most nicméně neměl figurovat jako jediný hlavní spoj, projekty měly počítat i s dalšími komunikacemi: *„Zastavění pláň Pankrácké jež pro příznivé stavební podmínky dané asi dosti husté bude vyžadovat též přiměřené vybudování komunikačních spojek se svým okolím a hlavně s protilehlými Vinohrady. Zamýšlené spojení mostové bylo by ovšem nejkratším a nejúčinnějším, avšak nedoporučovalo by se vésti veškerou komunikaci na toto umělé spojení a bude nutno pomýšlet i na spojení povrchové vybudováním nutných serpentín.“*²⁰⁰

Železnice se v této soutěži dostalo většího prostoru než dříve. Na rozdíl od předchozích dvou soutěží, kdy bylo železniční řešení oblasti de facto z řešení prakticky vyjmuto, tentokrát udělala Státní regulační komise výjimku a do soutěžních podmínek ji vložila. *„Mimo to (plánované převedení dopravy branickým údolím - pozn. K.D.) zamýšleny jsou jisté odbočky od seřadovacího nádraží jichž trasy jsou z plánu jenž jest pp. soutěžícím k nahlédnutí vyloženy patrný. Trasy (sic!) tyto nejsou pro pp. soutěžící závazné a ponechává se jim na vůli je případně změnit. Budiž však toho dbáno by vyústily po případě zastily [sic!] na body a v kotách v plánu v kruhu označeném.“*²⁰¹

Znamenalo to odklon od dosavadní politiky Státní regulační komise, kdy byla drážní problematika ponechávána v gesci ministerstva železnic. V konečném důsledku to tak i zůstalo, nicméně regulační komise již dále očividně nemohla a ani nechtěla nechávat autory projektů tápat bez možnosti celou oblast uchopit jako celek. Zatímco v předchozích případech se absence generálního plánu pro další rozvoj železnice dala obejít,²⁰² v případě jihovýchodního sektoru již další čekání zásadně omezovalo možnost navrhnout oblast jako jeden harmonický celek. Vzhledem k existujícím drahám, nutnosti napojení nově plánovaného osídlení na Wilsonovo

¹⁹⁹ *„Myšlenka toto údolí přemostiti a spojití tak planinu pankráckou bezprostředně s částmi města dnes již úplně vybudovanými a hustě obydlenými rázem přiblížila tyto dosud přezírané končiny jádru města a vyvolala snahu po brzkém rozluštění této otázky. Způsob však jakým toto spojení má být provedeno není otázkou pro sebe, nýbrž souvisí nerozlučně s celkovou úpravou této pláň i jejího okolí.“* Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s.1

²⁰⁰ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 2.

²⁰¹ Tamtéž, s. 4.

²⁰² Byť v případě jihozápadního sektoru se již jednal o problém, vzhledem k existenci Smíchovského nádraží, stále ještě se autoři dokázali s touto problematikou vyrovnat.

nádraží a především nutnosti vyřešit problematiku zásobování celé oblasti, mohli autoři navrhnout vlastní řešení této problematiky. Navzdory originálním myšlenkám však ze strany ministerstva železnic k jejich implementaci do generálního plánu, resp. dispozičního plánu, představeného v r. 1919, resp. 1926, nedošlo.

Zásadním tématem, které se v projektech řešilo, byla budoucí bytová zástavba Pankráce a dalších oblastí připojených do celého sektoru. Vzhledem k potenciálu, který nejen Pankrác slibovala, byla tato oblast porotou důsledně sledována a hodnocena.²⁰³ Oblast Pankráce byla pro další vývoj města důležitá, protože umožňovala případný široký rozvoj bytů, které v Praze citelně chyběly. V konečném výsledku nicméně zvítězila varianta asi nejméně revoluční. Podobně jako v případě Letenské pláně se též jednalo o jistou monumentalitu, navazující na dosavadní zástavbu na Karlově, stejně jako v případě předchozího kvadrantu bylo vhodné zachovávat prvky přírody a spojovat je v harmonický celek: *„Rovinný útvar pláně pankrácké jest způsobilý, aby na ní byla založena nová moderním požadavkům hovící část města velkorysné koncepce. Bude-li docíleno přímého spojení s Vinohrady přemostěním Nuselského údolí, vznikne zde skoro bezprostřední pokračování zastaveného dosud města, které poskytne soutěžícím příležitost, aby prokázali svou regulační vyspělost pro vytvoření umělecky účinného velkoměstsky pojatého celku.“*²⁰⁴ Výsledkem tak bylo v projektech většinové zastoupení uzavřené činžovní zástavby, která byla doplněna volnou vilovou zástavbou v širším okolí. Podobně pak byla většinou řešena i zástavba nově vznikajících Vršovic. Nutno dodat, že pozdější odborná debata a další soutěže, které na toto téma a prostor vznikly, s tímto výsledkem více než polemizovaly.

Vzhledem k rozsáhlosti celého území a rozdílnému charakteru jednotlivých oblastí, i zde byla snaha uplatnit ochranu co největší části přírodních prvků. Poprvé je také výslovně uplatněn princip obklopení Prahy souvislým zeleným pásem.²⁰⁵ V předválečné době je tento městotvorný prvek přinejmenším překvapující, k jeho zásadnímu uplatnění došlo až v poválečné době a to především v zahraničí. Jako paralelu je možné uvést především podobný koncept zeleného pásu kolem Londýna, navržený ve spojitosti s mohutnou regulací britského hlavního města a realizovaný až s koncem 40. let.²⁰⁶ Vzhledem k absenci dalších zmínek o podobě tohoto zeleného pásu kolem Velké Prahy se o jeho plánované podobě a funkci lze jen dohadovat. O tom, zda-li měl plnit stejnou funkci jako v případě Londýna, tedy zastavení dalšího růstu města směrem do stran, lze polemizovat. Vzhledem ke snaze rozšířit zástavbu Prahy do širší periferie, aby se ulevilo přílišné hustotě obyvatel ve vnitřních částech, je to spíše nepravděpodobné. Nicméně ne zcela nemožné, protože území na okraji Velké Prahy skýtalo prostor pro expanzi, i

²⁰³ „Až na jádra jednotlivých obcí a komunikační spojky mezi nimi, jest území toto poměrně málo zastavěné a skýtá regulačním úkolům velkou volnost.“ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s.2.

²⁰⁴ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 5.

²⁰⁵ Tamtéž, s. 6.

²⁰⁶ Alexander Anthony, Britain's new towns: garden cities to sustainable communities, Londýn 2009.

kdyby byla hranice města tímto způsobem omezena.

V oblasti se také vyskytovalo několik dalších městotvorných prvků, které bylo nutno při plánování zohlednit – jednak se jednalo o nová městská jatka, plánovaná do Malešic k jednomu z nákladních nádraží, které zde mělo vzniknout a jednak šlo o nový městský hřbitov na území Chodovce. Zatímco jatka v plánech explicitně jmenována nebyla, hřbitov se stal jedním urbanistickým prvkem, který byl v plánech jedním z výraznějších bodů. Řada autorů pojala projekt hřbitova jako další krajinotvorný prvek a vytvořila z něj jednu z dominant této periferní části Prahy.

Zajímavé je také propojení plánů na tento sektor s městskou infrastrukturou, která byla do této doby při vytváření plánů v pozadí. Jedná se o kanalizaci a městský vodovod. Kanalizační síť byla řešena s ohledem na potok Botič, který v této době fungoval jako problematický recipient kalových vod pro širokou oblast.²⁰⁷ S ohledem na tuto skutečnost měla v povodí potoka vzniknout série čistících stanic, či měli autoři s tímto problémem sami něco navrhnout.²⁰⁸ Území Botiče mělo být rozděleno na dvě pásma, odkanalizování vlastními stanicemi bylo plánováno pro oblast za katastrální hranicí Michle. Část potoka spadající do této oblasti již byla začátkem 20. let zahrnuta do generálního kanalizačního plánu a nebyl problém s její renovací, vzhledem k tomu, že tato část města již spadala do hranic svodné oblasti existující pražské kanalizace.

Pro druhou část potoka pak bylo potřeba vypracovat samostatný projekt odkanalizování nezávislý na dosavadním systému. V plánu byly dvě samostatné stanice, vzhledem k jejich problematickému umístění uvnitř města se mělo jednat o biologické čištění, které bylo tématem i pro přestavbu centrální čistící stanice v Bubenči. Pro obě stanice se počítalo s plochou 10 – 15 ha, umístěny měly být u Práče a u katastrálních hranic Michle.

Je nutné podotknout, že celé odkanalizování Botiče bylo značně problematické. Umístění čistících stanic uvnitř města bylo sice velkou zátěží pro okolí, nicméně oblast, kde měly být situovány, byla plánována jako v zásadě průmyslová, takže to problém být neměl. Co se týče zvoleného způsobu čištění, docházelo zde k poměrně revolučnímu přístupu. Systém biologického čištění byl v této době teprve v začátcích, k jeho prvnímu průmyslovému využití ve velkém měřítku mělo teprve dojít.²⁰⁹ Vzhledem k plánům na generální přestavbu bubenečské čistírny,

²⁰⁷ Mj. i pro Vinohradskou nemocnici. Vzhledem k vzrůstu nouzových kolonií v této oblasti a k jejich problematickému přístupu k čisté vodě a kanalizaci, byl Botič dlouho považován za jeden ze zásadních problémů při zlepšování hygieny města. Blíže k této problematice v 2. kapitole. Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 2. schůze z 6. 3., Zpráva městského fysika, s. 3 (97). AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 867.

²⁰⁸ „Upozorňuje se zvláště na zamýšlené assanování Botiče a zřízení čistících stanic, jichž značná rozloha a účel nezůstanou bez vlivu na uspořádání jejich okolí.“ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s.5.

²⁰⁹ K prvnímu využití biologického čištění odpadní vody došlo v roce 1924. Schulz František, Zpráva o výsledcích soutěže, Soutěž na generální projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 3. Blíže k této problematice v 6. kapitole.

v nichž byl tento způsob čištění též součástí projektů, je možné, že botičské čistírny mohly fungovat jako experimentální stanice, které by biologické odkalení prověřily. Podobně na tom bylo i území od Braníka k Hodkovičkám, pro které byla také plánována samostatná čistící stanice odpadních vod.²¹⁰

Problematika vodárenské sítě byla zohledněna vzhledem k nově vzniklému plánu na budoucí zásobování Prahy pitnou vodou. Na rozdíl od předchozích sektorů, které byly podrobeny soutěžím před představením tohoto plánu, se již pro jihovýchodní oblast počítalo s vybudováním akumulčních nádrží na pitnou vodu z nově plánované přehradní nádrže u Štěchovic. Pro potřeby soutěže byly uvedeny celkem čtyři nádrže, z toho tři nad Hodkovičkami a jedna na Bohdalci, resp. na svahu směrem k Roztylům.²¹¹

Konečným termínem pro podání návrhů byl 30. listopad 1922. Vzhledem k tomu, že soutěž byla vypsaná na konci května, na zpracování návrhů byl prostor šesti měsíců. Porotě se sešlo k posouzení celkem 14 projektů, oceněno jich bylo sedm – část výhrou a část odkoupením. První cena nicméně udělena nebyla, porota, jejíž složení bylo shodné s předchozí, se usnesla, že žádný z podaných projektů není možné prohlásit za bezprostředně možný ke zpracování. Ocenění došly čtyři projekty, jeden ve formě 2. místa, zbylé tři se shodně umístily na 3. místě. Níže uvedená tabulka oceněné projekty uvádí. Ty, které nebyly oceněny, se bohužel až na výjimku nedochovaly v žádné podobě, nelze tudíž určit ani jejich autory ani jejich přibližnou podobu.

Tabulka 3: Soutěžní projekty pro Jihovýchodní sektor

Projekt	Autoři	Umístění
Doprava - život města	Ing. Eduard Schwarzer prof. Karel Mašek	2. místo, oceněno 30 000 Kč
V. P. 3	Ing. Josef Šejna Arch. Mečislav Petrů	3. místo, oceněno 20 000 Kč
Metropolis	Arch. Rudolf Hraba	3. místo, oceněno 20 000 Kč
Vlast vstala, žijem	Arch. Maxmilián Šimáček	3. místo, oceněno 20 000 Kč
IV	Ing. Josef Barek Arch. Vlastislav Hofmann	zakoupeno za 10 000 Kč
Jihovýchod	Ing. O. Cerha	zakoupeno za 10 000 Kč
Klid a ruch	dr. Alfred Pollak	zakoupeno za 10 000 Kč
2 H	Oldřich Hanuš	bez ohodnocení

Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), č. 3 - 6, s. 140 a Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 20.

²¹⁰ Kancelář kanalizační hlavního města Prahy Státní regulační komisi dne 10. dubna 1922, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s.3.

²¹¹ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 5.

Projekt, který byl ohodnocen jako nejlepší podaný (ačkoliv nebyl dostatečně kvalitní, aby vyhrál první cenu), přinesl několik myšlenek, které byly v pozdější fázi do výsledného regulačního plánu skutečně zaneseny, byť ve značně pozměněné podobě.

V prvé řadě jde o most přes Nuselské údolí. Navzdory tomu, že autoři potvrdili, že most je pro další úspěšný rozvoj Pankráce nezbytný, jeho forma byla zvolena v již jednou odmítnuté podobě. Je proto zajímavé, že celkový projekt Ing. Schwarzera a prof. Maška byl přesto určen jako nejlepší podaný. Jimi navržený most byl totiž projektován v oblouku o poloměru 470 m s mohutným předmostím na obou stranách údolních hran.²¹² Je evidentní, že se autoři inspirovali poválečným projektem dr. Stanislava Bechyně a Ing. Bohumíra Kozáka, kteří v r. 1919 navrhli most o dvojitým prohnutí. Již krátce po zveřejnění jejich návrhu byla tato koncepce odmítnuta²¹³, nicméně podle všeho měla stále své zastánce, kteří se snažili co nejvíce ochránit zástavbu v údolí.

Další dva důležité prvky, které projekt představil, však v budoucnu zaznamenaly mnohem lepší přijetí. Prvním je velký stadion umístěný na místě mezi Podolím a Dvorci, zhruba v místech dnešního komplexu Kavčích hor. Druhým je nákladové nádraží, které mělo zajistit plynulé zásobování nově zakládaného městského celku. Oba architektonické prvky jsou důležité proto, že byly přijaty do finální regulace, ale zároveň vytvářely pro další vývoj města do budoucna velký problém způsobený tím, že nedošlo k jejich implementaci podle původního návrhu, ale v pozměněné formě.

Stadion zapadal do zajímavé koncepce sportovního využití místního obyvatelstva a měl být spojen s Tělovýchovným ústavem ministerstva zdravotnictví.²¹⁴ Koncepce počítala se stavbou řady hřišť a volnočasových míst - podobný koncept ostatně žádal po autorech už soutěžní plán.²¹⁵ Autoři nadto přišli s nápadem umístit lokální hřiště a odpočinková místa do otevřených domovních bloků, stavěných na samotné pláni.²¹⁶

Nákladové nádraží bylo odrazem proponované nové železniční koncepce, která byla rámcově známa již před první světovou válkou a která požadovala oddělení nákladové a osobní dopravy. Autoři, a nebyli v soutěži jediní, požadovali pro nový městský celek vlastní nákladové

²¹² Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 3.

²¹³ Friedrich Karel, K otázce staviva Nuselského viaduktu, Zprávy veřejné služby technické, r. 1919, roč. 1, s. 66 – 70.

²¹⁴ Stejná koncepce pak byla uplatněna i při definitivní verzi regulačního plánu – stadion tak díky tomu nebyl určen primárně široké veřejnosti, která byla odkázána na projektovaný stadion v Braníku, ale pro odbornou veřejnost z oblasti tělovýchovy. Blíže ke problematice stadionů Starý Oldřich, Poznámky k soutěži na stadion v Bráníku u Prahy, Stavba, r. 1929-1930, roč. 8, s. 33 - 46.

²¹⁵ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 6.

²¹⁶ „Vedle toho dává však úprava t. zv. otevřených bloků rozsáhlou možnost, poskytnouti mládeži v bezprostřední blízkosti domova a pod dozorem rodičů místo pro pěstování her. Mládež každého bloku téměř mohla by míti své od větru a prachu chráněné, uliční frekvencí nedotčené hřiště uprostřed bloku, které dohromady dávají výměru mnohem vyšší než požadováno.“ Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 1.

nádraží, protože předpokládali, že původní nádraží v Nuslích (nádraží Vyšehrad) by nebylo schopno pojmout zvětšený objem dopraveného materiálu. Nádraží bylo plánováno jako monumentální ukončení hlavní třídy, která procházela novou zástavbou od předmostí nového mostu přes nuselské údolí. S novým nádražím byl spojen i projekt mostu přes Vltavu, který umožňoval vedení trati ve směru na Jinonice, tedy tak, jak v zadání projektu požadovala Státní regulační komise.²¹⁷

Umístění nádraží bylo nicméně v budoucím vývoji příčinou řady potíží. Jeho poloha podle tohoto projektu, tedy jako dominanty celé pláně, nebyla podle všeho ideální.²¹⁸ Úřední projekt Ministerstva železnic jeho umístění upravil, nicméně výsledek byl v důsledku poněkud tristní. Za prvé stejně jako původní návrh z projektu Doprava - život města byl nedílnou součástí okolní zástavby (byť byl oddělen částečnými zelenými pásy, není jisté, nakolik by bylo nádraží od obytné oblasti odděleno). Za druhé došlo ke konfliktu s umístěním navrhovaného stadionu na Kavčích horách. Trať, která dále pokračovala ve směru do Jinonic, totiž zasahovala do území pro stadion plánovaného a teprve po dlouhých jednáních mezi Státní regulační komisí a ministerstvem železnic došlo k úpravě regulačního plánu a posunutí stavby stadionu a návazných městských prvků.²¹⁹

První ze tří stejně ohodnocených návrhů, „Metropolis“, navrhoval řešení oblasti odlišně. Domovní zástavba byla řešena standardní uzavřenou činžovní zástavbou, která byla navržena jak pro Pankráckou pláň, tak pro většinu Vršovic (předchozí projekt pro Vršovice navrhoval většinou vilou zástavbu). Území Pankráce na plánech velmi nápadně připomíná Engelův model v Dejvicích – řešení středového náměstí obklopeného uzavřenou zástavbou je takřka totožné. Na rozdíl od Dejvic ale zde náměstí nemělo plnit roli dopravního uzlu, podle všeho mělo plnit jen roli monumentálního morálního středu nové zástavby. Izolovanou, tj. převážně vilovou, zástavbu autor navrhoval jen pro okrajové části města, ale reálně s její výstavbou nepočítal – navrhoval ji jen jako ukázkou toho, jak by případné osídlení okrajů Prahy mohlo vypadat, reálný růst Prahy až k Chodovci nepředpokládal – *„V plánu naznačené partie se zastavěním izolovaný, jako jsou kolem Chodova apod. neznamenaají, že by měly býti vyhrazeny jen zastavěním vilovému. Je nemyslitelno, že by Praha sahala někdy až do míst tak odlehlých. Rozvržení to provedeno jen proto, aby bylo patrné, která místa snad by se dala zastavěti.“*²²⁰

Zbylé dva návrhy, „V.P. 3“ a „Vlast vstala – žijem“, byly specifické tím, že se primárně a

²¹⁷ „Mimo nyní existující linie drah a jejich nádraží zamýšlí se převedení dálkové dopravy s levého břehu na pravý údolím bránickým souběžně s tracou nynější lokální dráhy Praha-Modřany ovšem v niveletě vyšší, novým tunelem vrchem Bohdalce do Wilsonova nádraží.“ Soutěž na úpravu a zastavění jihovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s.4.

²¹⁸ Max Urban k tomu poznamenal: „Nádraží nákladové asi uprostřed pankrácké pláně by, myslím, tuto obytnou čtvrť více zamořovalo než by mu prospívalo.“ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 3, s. 42, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

²¹⁹ K této tematice blíže v 7. kapitole věnované dopravnímu řešení.

²²⁰ Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 10.

obšírně věnovaly dopravním otázkám budoucího městského celku, jeho napojení na zbytek Prahy a vlastní dopravní dostupnost. Oba projekty se odlišovaly ve vedení nuselského mostu a ve formě zástavby. Směry a podoba vedení komunikací byla taktéž jiná, nicméně prvek rázného vedení cest jim oběma byl shodný. Zatímco „V.P. 3“ přinášel vedení mostu ze Sokolské ulice, druhý projekt most stavěl do míst, kde bylo propojení nejužší, tedy v místech těsně vedle Vyšehradu, počítalo se s vylámaním místa pro příjezd k mostu ve vyšehradské skále.

Pankrácká pláň byla v obou případech zastavěna uzavřenými bloky. V případě projektu „V.P. 3“ se touto formou zastavovala kompletně celá pláň i Vršovické údolí, v případě druhého projektu se bloková výstavba omezovala pouze na vnitřní část pláně těsně kolem magistrály, která území protínala, a oblast kolem vršovického nádraží. Zbylé území bylo vyhrazeno pro zástavbu v podobě jednotlivých rodinných domů. Projekt „Vlast vstala – žijem“ přitom tuto formu výstavby využil v mnohem širším záběru a pokryl s ní takřka celé projektované území. Obzvláště kolem nově plánovaného chodovského hřbitova vytvořil zcela novou čtvrť, soustředěnou kolem nové magistrály spojující tuto oblast s Hostivaří. Zajímavostí druhého z obou projektů, byl návrh na vybudování zoologické zahrady v Kunraticích.

V konečném regulačním projektu lze z ohodnocených projektů nalézt jen několik prvků, které nicméně o vlivu projektů příliš svědectví nepodávají. V první řadě je to forma vedení nuselského mostu – úřední projekt mostu, který v době svého uvedení do regulačního plánu vycházel ze soutěže z r. 1926, již naplno počítal s vedením přemostění v linii ze Sokolské ulice.²²¹ Dále lze v regulaci nalézt sportovní hřiště ve Dvorcích a hlavně nákladové nádraží umístěné na pankrácké pláni.²²² V regulačním plánu překvapivě zcela chybí obří projekt na centrální hřbitov, který byl po geologických zjištěních zrušen.²²³

Koncept zástavby Pankráce byl nakonec základem pro další soutěž vyhlášenou Ústřední sociální pojišťovnou na výstavbu malých bytů. V regulačním plánu nicméně nelze nalézt z podaných projektů takřka nic – zástavba měla být řešena uzavřenými činžovnými bloky, a to jak po celém území pláně, tak i ve Vršovících.

5.4 Severovýchodní sektor – 1923

„Dnes staví se zde sotva dva domky ročně.“²²⁴

Poslední ze sektorových soutěží byla díky přechozímu vývoji nejlépe připravena, otázky, které byly položeny, byly jasně formulovány a celé směřování oblasti bylo jasně vymezeno – měla to být průmyslová oblast města. Zároveň se jednalo o soutěž na území rozsahem vůbec

²²¹ Regulační plán velké Prahy a okolí, Praha 1931, s. 12.

²²² Blíže k železniční regulaci 7. kapitola.

²²³ V oblasti hřbitova byly zjištěny mělce uložené spodní vody, které lokalizaci hřbitova znemožnily. V současné době zde stojí Národní, Oblastní a Městský archiv.

²²⁴ Šejna Jan, Petrů Mečislav, Heslo „Severovýchod“, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s.7.

největší – 4 500 ha.²²⁵ Je zajímavé, že základní problém všech předchozích soutěží, neexistence železničního řešení, byl stále platný i v tomto případě.

Soutěžní území bylo architektonicky zajímavé z celé řady důvodů. Zároveň řešitelům přinášelo několik lokálně specifických prvků, které se jinde ve městě nevyskytovaly, a které bylo nutno zahrnout do návrhů. Bylo nutno také vyřešit regulační problémy, které měly základ pouze na tomto území a zkušenost s jejich řešením předchozí soutěže nepřinášely.

Specifikem severovýchodního sektoru byla především jeho industriální povaha. Zatímco zbylé soutěže nutily projektanty pracovat primárně s bytovou zástavbou, případně přinášely možnost rozmachu v monumentální a reprezentační architektuře, poslední sektor nutil soutěžící, aby skloubili těžký průmysl s levnou zástavbou pro dělníky. Kromě toho ale nabízel takřka netknutou krajinu, kterou až na výjimky bylo možno využít tak, jak projektanti chtěli.

Oblast byla vymezena Vltavou, Bohnicemi, Čimickým hájem, Ďáblickým hřbitovem, Letňany a Kbely na severu, na východě silnicí mezi Kbely, Kyjemi²²⁶, Malešicemi a Strašnicemi, Černokosteleckou silnicí vedoucí až k Floře, Rokycanovou ulicí na Žižkově a Poděbradovou v Karlíně. Byla do něj kromě toho zahrnuta i oblast Stromovky, Výstaviště a Denisova nádraží. Lze konstatovat, že území bylo různorodé – od hustě zastavěných starých částí původních předměstí, přes částečně průmyslově využívané oblasti, až k takřka liduprázdným oblastem v okrsku dnešního Severního města. Zároveň je již vidět posun v myšlení zadavatelů soutěží, neboť je do řešení zahrnuto i území, které do projednávané oblasti nezapadá geograficky, ale ideově ano a umožňuje řešení sektoru komplexně, s návazností na organické prvky napojené na celou oblast.

Území bylo možno rozdělit na dvě nestejně velké oblasti, které měly plánovanou odlišnou roli – jednu část tvořilo severní území města táhnoucí se podél severního břehu Vltavy od Bohnic ke Kbelům, ohraničené na jihu Prosekem a údolím Rokytky. Druhou pak zbylé území, mimo jiné Vysočany, Malešice či Hostivař. Pravidla označovala tuto druhou část území jako hustě zastavěnou²²⁷, nicméně do toho je započítáno i území Žižkova, Karlína a Libně, které za sebou mělo již více jako 50 let stavebního vývoje. Většina území jak na severu, tak na jihu vymezeného prostoru byla soustavného osídlení prostá.

Soutěžící měli vymezeno několik témat, která byla naprosto zásadní pro další vývoj celého území. V první řadě to byla opět otázka komunikační, resp. železniční. Jak bylo řečeno na začátku, projekt železniční regulace byl stále ve fázi vývoje. Problémem nicméně byla propojenost sektoru s místní drážní sítí – na jeho území se nacházelo velké množství drážních těles, která navazovala na státní železniční síť. Vzhledem k charakteru území také bylo nutné

²²⁵ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 83, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

²²⁶ V této době je území označeno jako „Keje.“

²²⁷ Soutěž na úpravu a zastavění severovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 1.

vybudovat větší počet nákladních vleček, které měly umožnit plynulé zásobování budovaných továren. Na území navíc bylo nutno počítat s několika železničními prvky, které byly již ve fázi budování (Libeňské nákladní nádraží), nebo jejich výstavba byla již jistá (zde se jednalo přednostně o nákladové nádraží u Červeného dvora, v dnešní době Nákladové nádraží Žižkov, a nákladové nádraží v Malešicích spojené s jatkami). Projektanti se také museli potýkat s problematikou, která do té doby neměla v Praze obdoby – výstavby letiště ve Kbelích a jejího napojení na zbytek dopravní sítě. Již zmíněná jatka v Malešicích byla dalším prvkem, který byl pro toto území specifický.

S železnici pak byla spojena zcela zásadní regulace Vltavských břehů od Štvanického ostrova až k Podbabě. Dle původního projektu, který byl představen již před válkou a stále byl veden jako reálný, se měla celá oblast Manin a Rohanského ostrova přebudovat na hlavní nákladové nádraží. Soutěžící s tím měli počítat a navrhnout řešení celého území.

Severovýchodní sektor byl také důležitý z hlediska silniční dopravy. Na jeho území se křížilo hned několik napojení státních silnic²²⁸, které se navzájem propojovaly na území Libně a Vysočan. Bylo nutno vyřešit jejich nejlepší vzájemné propojení, ale především jejich propojení s ostatními částmi města a protažení jejich dopravy i do zbytku metropole. Z toho důvodu se předpokládal vznik dvou dalších mostů – Baxova (dnes Libeňský most) a Trojského (dnes Most Barikádníků). Oba mosty měly fungovat v kooperaci – Libeňský měl vzniknout jako součást projektu na novou magistrálu ve směru východ-západ, most na Pelc-Tyrolku (tj. dnešní Barikádníků) byl plánován jako odlehčovací prvek, který dopravu směrem do Kobylis a Holešovic z Palmovky částečně odvede a tím oblasti odlehčí. Vedle toho pak padl i návrh na zřízení další východo-západní magistrály, která měla vést vedle černokostelecké silnice, jinak hlavního průtahu skrz oblast, oblastí Strašnic, Vršovic, Nuslí a novým Výtoňským mostem na levý břeh.²²⁹ Z hlediska dalšího vývoje se tento koncept uchytil i ve finálním regulačním plánu.

Co se týče zástavby, byla primárně určena pro dělnické vrstvy, které měly být zaměstnány v blízkých továrnách. Předpokládalo se, že celá severní oblast poskytne prostor pro vybudování zahradního města dle původních zásad E. Howarda. Zbylá území pak poskytovala mnohem méně souvislé plochy vhodné k bytové zástavbě, která byla navrhována jako solitérní. Výjimku tvořila oblast mezi Žižkovem, Malešicemi a Hrdlořezy, která byla určena pro souvislou zástavbu. Projektanti byli vedeni ke snaze koncentrovat místní obyvatelstvo do kompaktního celku, protože snahou bylo co nejvíce zjednodušit dopravu místní i směrem do centra: *„Zde nejprve se uplatňuje snaha soustřediti určité zájmy do jedné oblasti, jak toho vyžaduje žádoucí zkrácení*

²²⁸ Byly to silnice černokostelecká, českobrodská, poděbradská, liberecká a rumburská, Přípravy státní regulační komise pro veřejnou soutěž regulačního plánu severovýchodního sektoru hlavního města Prahy s okolím, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, roč. 4 (9), s. 16.

²²⁹ Přípravy státní regulační komise pro veřejnou soutěž regulačního plánu severovýchodního sektoru hlavního města Prahy s okolím, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, roč. 4 (9), s. 52.

dopravní doby z bydliště do práce. Nejde přitom jen o prospěch jednotlivců, nýbrž tato koncentrace zájmů přinese užitek celku. Dnešní distribuce pražského obyvatelstva způsobuje těžké dopravní důsledky. Jen soustředěním stejných zájmů v určité oblasti se umožní, aby byl paralysován nepříznivý účinek nákladných komunikací, vyplývajících z pražského terainu, na hospodářství obce." ²³⁰

Celé území Vysočan, Malešic a Hostivaře pak bylo možno vyhradit pro industriální zástavbu. Je přitom zajímavé, že ve výsledném plánu byly celé kolonie rodinných domů, určených pro zaměstnance těchto průmyslových podniků, navrženy takřka v sousedství průmyslových zón, navzdory tomu, že bylo možné v jejich okolí očekávat nepříliš zdravé prostředí, což bylo v rozporu s jednou ze zásad stavby nových obydlí v Praze.

Soutěž poskytovala, stejně jako v případě předchozích ročníků půl roku na přípravu – vyhlášena byla v červnu roku 1923, datum ukončení byl 15. listopadu téhož roku, komise měla na zhodnocení příspěvků měsíc do 31. prosince. Složení komise, resp. celé Státní regulační komise, bylo oproti předchozím letům jiné, protože došlo k obměně v rámci ukončení prvního tříletého období trvání komise. V porotě tak zasedli Ing. Eustach Mölzer jako předseda, Arch. Bohumil Hübschmann jako místopředseda, prof. Antonín Engel, prof. Pavel Janák, Ing. Alois Nový, MUDr. Ladislav Procházka, Arch. Václav Stiebr, prof. Jan Záhorský a Arch. Josef Zlatník.²³¹

Porota měla na ocenění a nákup projektů celkem 120 000 Kč, nicméně stejně jako v případě předchozích soutěží nedošlo k ohodnocení podle původního plánu. Místo toho ocenila z 16 došlých projektů čtyři nejlepší stejným dílem, tj. částkou 22 500 Kč²³², bez rozdílu umístění. Další čtyři projekty byly zakoupeny za 9 000 Kč, resp. 7 000 Kč.

²³⁰ Mölzer Eustach, Severovýchodní sektor, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s. 6.

²³¹ Soutěž na úpravu a zastavění severovýchodního sektoru Velké Prahy, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 13.

²³² Ideová soutěž na získání plánů na úpravu a zastavění území severovýchodního sektoru Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, roč. 4 (9), s. 112.

Tabulka 4: Soutěžní projekty pro Severovýchodní sektor

Projekt	Autoři	Umístění
Visury	Ing. Josef Barek Ing. Vlastislav Hofman	Odměna 22 500 Kč
Mé zlaté Praze	Arch. Maxim Šimáček	Odměna 22 500 Kč
Za padesát let	Arch. Max Urban	Odměna 22 500 Kč
Severovýchod	Ing. Mečislav Petrů Ing. Šejna Ing. Miroslav Chlumecký	Odměna 22 500 Kč
Nám i budoucím	Arch. Josef Chochol	Zakoupeno za 9 000 Kč
Všem potřebám	Ing. Eduard Schwarzer Ing. Karel Mašek	Zakoupeno za 7 000 Kč
Velkoměsto	Rudolf Hraba	Zakoupeno za 7 000 Kč
Uvolněné centrum	Ing. Eduard Snížek Karel Beneš	Zakoupeno za 7 000 Kč

Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, roč. 4 (9), s. 112 a Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s. 6 -71.

Výběr čtyř oceněných projektů je zajímavý tím, že každý z nich k problematice přistupuje se značnými odlišnostmi. Jako základ je použita železniční síť, přičemž pouze dva z projektů beze změn použily oficiální železniční projekt studijní kanceláře – „Visury“ a „Severovýchod“. Druhý z projektů byl navíc spoluvypracován Ing. Chlumeckým, který byl hlavním autorem oficiálního železničního řešení.²³³ Druhé dva, „Mé zlaté Praze“ a „Za padesát let“ železniční projekt využívali pouze v jeho základech, tedy oddělení nákladové a osobní dopravy a stavbě rychlodráhy z okolí města. Zatímco Maxim Šimáček změnil směr páteřní linie státní dráhy snesením železničního tělesa z údolí Rokytky a společně s linií Severní dráhy svedl železnici širokým koridorem do Wilsonova nádraží, Max Urban naopak Wilsonovo nádraží společně s nádražím Masarykovým či Bubny zrušil, jejich plochu využil k vybudování sadů a další zástavby a vytvořil nové nádraží pod žižkovským vrchem. Zbylé dva projekty pracovaly s původním návrhem v jeho takřka nezměněné podobě, tedy včetně vybudování nákladových nádraží na Manínách, Proseku či v Malešicích.

Zajímavý je také projekt okružní magistrály v projektu „Mé zlaté Praze“, který počítal s velkoryse pojatou automobilovou rychlodráhou o délce 20 km, která měla od Václavského náměstí projít přes všechny význačné prvky tohoto sektoru – Olšanské hřbitovy, Malešická jatka, letiště ve Kbelích a sanatorium v Bohnicích. V podstatě se jednalo o projekt dnešní magistrály v odlišném směru, nicméně se stejným principem - umožnit rychlou a nerušenou automobilovou dopravu z okraje města do jeho centra. Myšlenka této magistrály je vyjádřena v principu „*jest*

²³³ Zpracování vítězných projektů formou článků je v tomto případě v určitém pohledu poměrně zajímavé. Zatímco stručné, okamžité zprávy o ukončení soutěže přinášely seznam projektů v nijak nefiltrované podobě, oficiální článek uváděl projekt Severovýchod, jehož součástí Ing. Chlumecký byl, jako první a atmosféra článku ho neoficiálně vyzdvihuje jako nejlepší z projektů.

postaráno o přímou dopravu v době 10 minut osob a pošty od letiště na Václavské náměstí." ²³⁴

Projekty zástavby se v principu lišily v projektech ve stejném poměru jako v případě železnice – zatímco projekty „Visury“ a „Severovýchod“ pracovaly hlavně s uzavřenou činžovní zástavbou, druhé dva projekty naopak podporovaly rozptýlené bydlení formou zahradních měst. Nejdále v tomto případě došel Maxim Šimáček, který severní oblast osídlil formou, která se původnímu principu Howardových zahradních měst blížila nejvíce – *„Utvoří se malé osady se společným středem, při čemž jsou tyto mezi sebou spojeny bohatou sítí cest, lemovaných zelení. Výše uvedený střed osad jest myšlen jako souvisle zastavěná plocha dvou- až třípatrových domů po způsobu malých měst. Tu soustředěny budou všechny úřady, veřejné budovy, kostely, škola, radnice, lázně, společenský dům, kino, atd. Tu budou se pořádati též denní trhy. Uprostřed zastavěných bloků domů zřídí se dílny pro řemeslníky, jako pekaře, krejčí, obuvníky atd."* ²³⁵

Výše zmíněná citace a hodnocení všech čtyř projektů může vytvořit mylný dojem toho, že se tato oblast měla stát podobně hustě zastavěným územím podobně jako Pankrác a Vršovice. Nebylo tomu tak, všichni projektanti počítali pouze se sporadickou zástavbou, která v dohledné době nebude nijak dramaticky v tomto poněkud odlehlém území vzrůstat. Nejpresněji tuto myšlenku vyjádřili autoři projektu „Severovýchod“ – *„Naproti tomu lze naprosto jistě předpokládati, že území severně ležící, zejména náhorní planina Kobylisko-Střížkovsko-Prosecká nebude – tak jako dosud – v dohledné budoucnosti čteněji zastavována, neboť nedostává se tu veškerých předpokladů, zejména naprostého nedostatku železničního spojení, pohodlných komunikací, hospodářských poměrů apod."* ²³⁶

Zástavba v již využívaném prostředí jako byla Libeň, Vysočany či Žižkov, byla plánována jako standardní činžovní v uzavřených blocích, tedy taková, jaká byla v oblasti od začátku. Lišila se pouze její forma, nicméně lze říci, že se projektanti snažili větším zásahům do dosavadní zástavby vyhnout. Jedinou výjimku tvořila oblast kolem Invalidovny, která byla generačním tématem, podobně jako letenská pláň. K Invalidovně se později vztahovala další samostatná soutěž, nicméně v tuto chvíli se ji projekty snažily využít pro rezidenční zástavbu a omezit průmyslovou výstavbu na vzdálenější oblast.

Je zajímavé také zmínit další čtyři projekty, které byly zakoupeny, protože ačkoliv nebyly přijaty celkově, přinesly některé zajímavé nápady, které byly později aplikovány i do celkového plánu. Projekt „Všem potřebám“ využil ve svém železničním řešení projekt hlavního nákladového nádraží na bývalém rohanském ostrově, tedy tak, jak s ním později pracoval i oficiální železniční projekt. Razantně také upravoval projekt na regulaci Vltavy a vpustil ji do Stromovky, kde ji

²³⁴ Šimáček Max, Heslo: „Mé zlaté Praze!“, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s. 37.

²³⁵ Tamtéž, s. 40.

²³⁶ Šejna Jan, Petrů Mečislav, Heslo „Severovýchod“, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s.7.

autoři použili pro úpravu Výstaviště.

Projekt „Nám i budoucím“ do řešení zapracovával motiv procházky, když výstavbou dělnických obydlí blízko továrních komplexů umožňoval dělníkům pracoviště v limitu procházky – *„spojení obydlí továrního zaměstnance s místem jeho práce bylo navrhováno tak, aby již samo o sobě bylo schopno poskytnouti osvěžující procházky. Dbáno toho, aby chodci nebyly [sic!] vystaveni známým nepřístojnostem, zejména rychlé vozové frekvence.“*²³⁷

Heslo „Uvolněné centrum“ přineslo několik návrhů, které se posléze objevily i v samotném regulačním plánu – jedná se o prvky implementované hlavně do dopravního systému, koncipovaného v okružní systém. Předložený projekt předně zrušil Masarykovo a Denisovo nádraží – ostatní projekty to takto přímo nespecifikovaly, byť jejich zrušení bylo častým předmětem odborné diskuze, a využitím oficiálního železničního návrhu s jejich destrukcí počítaly. Takto vzniklý prostor sice dal název celému projektu, v dochovaných dokumentech se mu nicméně další prostor nevěnoval. Lze nicméně vyvodit, že výsledný regulační návrh, který na území zrušených nádraží projektoval jedno z hlavních dopravních náměstí, si minimálně z „Uvolněného centra“ převzal ideu tohoto volného prostoru. Stejně tak byl převzat plán na radiální komunikaci souběžnou s původní Královskou třídou (dnešní Sokolovská), byť v poněkud odlišné podobě – v konečném plánu procházely obě třídy již Karlínem, spojovaly se až po přechodu Vltavy Libeňským mostem.²³⁸ K převzatým prvkům patří i spojovací komunikace přes Floru, plánovaný tunel skrz Žižkovský vrch a most z Poděbradovy ulice (dnešní Šaldova), tedy později navržená objízdná trasa přes Prokopovo náměstí. Navržené okružní náměstí na Palmovce, ne nepodobné Vítěznému náměstí, se do konečné podoby regulace již nedostalo.

Posledním z odměněných projektů bylo „Velkoměsto“, které stojí za zmínku především díky rozsáhlé osově symetrické zástavbě. Popis projektu se této oblasti nevěnuje, nicméně vzhledem ke zbylým projektům lze říci, že se nejspíše mělo jednat o izolovanou zástavbu na principu zahradních měst.²³⁹

Konečný regulační plán byl ve své závěrečné podobě kompilátem několika návrhů převzatých ze všech ohodnocených projektů. Je nicméně zajímavé, že plochy, určené k samotné industriální zástavbě, nebyly navzdory proklamovaným plánům na takřka monotematické využití daného sektoru příliš velké. To se vztahovalo hlavně na oblast Vysočan a Libně, oblast Hostivaře a Malešic byla určena primárně pro jatka, nákladní železnici a pro izolovanou výstavbu v podobě kvazi-zahradních měst.

²³⁷ Chochol Jan, Heslo „Nám i budoucím“, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s. 14.

²³⁸ Snížek Eduard, Beneš Karel, Heslo „Uvolněné centrum“, Časopis československých architektů, r. 1924, roč. 23, s. 69.

²³⁹ Max Urban se ve svých pamětech k tomu projektu vyjadřuje poměrně kriticky: *„Ale jeho projekt vyplnil celé toto rozsáhlé území zastavěním v takových „velkolepých“ dispozicích, že tvoří na pláních bohnických, kobyliských a střížkovských jedno Karlsruhe za druhým. Kdo by se v takovýchto bludištech cirkusových vyznal, musel by mít prazvláštní talent orientační.“* Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 113, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

5.5 Malostranská soutěž – 1922

*„Považuji za svou povinnost, abych při této debatě poukázal na čtvrt, která je, mohl bych snad říci, nejvíce zanedbávanou, ačkoliv mluví se o ní, že je to perla Prahy. Je to Malá Strana.“*²⁴⁰

Kvartet projektových soutěží je nutno doplnit speciálně vypsanou soutěží, která zpracovávala oblast natolik specifickou, že nebyla do široce pojatých soutěží zařazena. Je to pochopitelné, protože Malá Strana, která byla předmětem této soutěže, by zapadala do celku jihozápadního sektoru, který byl ale natolik odlišný, že bylo k ní nutno přistoupit samostatně: *„Proto nelze úpravu Malé Strany považovati za příležitost k rozvinutí velkolepé architektonické komposice konkurující všemu tomu, co v takové vzácné harmonii bylo uchováno, nýbrž je to příležitost k pietní, skromné umělecké práci, která má tento umělecko-historický odkaz s láskou a pokorou vsaditi do celkového půdorysu i obrazu města a vyretušovati kazy, které průběhem poslední stavební periody byly způsobeny.“*²⁴¹

Zmíněná zásada ze zadání soutěže poměrně přesně ilustruje výsledek, který se v soutěži předpokládal a který také předdesílal, jak by měl vítězný projekt vypadat. Nešlo ve své podstatě o přebudování dané oblasti, ale pouze o její dostavbu a nahrazení dosavadních regulačních plánů, které vznikly začátkem 20. století, a byť odpovídaly svou povahou době svého vzniku, svou agresivní úpravou nábřeží se do oblasti nehodily a byly stále platné. K zadání soutěže vznikla celá řada doplňovacích podkladů, které dopracovávaly zásady celé řady institucí – od ministerstev, která zde „obsadila“ původní šlechtické paláce a potřebovaly je adaptovat (navzdory snaze města dostat tyto administrativně robustní instituce z centra např. na Letenskou pláň), až po Klub za Starou Prahu, který vytyčil široký seznam památkově chráněných budov, které musely za každou cenu zůstat netknuté. Hlavním smyslem celé soutěže nakonec bylo uchovat oblasti i přes dostavbu její nezaměnitelný genius loci, který do města lákal turisty.

Řešení implementace Malé Strany do moderního města bylo ilustrováno na několika prvcích, které autoři i komise v projektech zdůraznili. Lze je rozdělit podobně jako celou regulaci na problémy komunikační a stavební. Komunikační problém byl reprezentován především předmostím mostů, možností průchodné komunikace skrz město a především problematikou tzv. Petřínské komunikace. Z hlediska stavebního to pak byla úprava, či rovnou stavba, nábřeží a především implementace řady nových požadovaných staveb.

Často skloňovaným tématem byl Mánesův most. Většina poválečných urbanistů se

²⁴⁰Člen ústředního zastupitelstva Mašín, 14. řádná schůze Ústředního zastupitelstva dne 10. prosince 1926, AMP, f. MHMP I – Protokoly sborů městské správy, i.č. 880.

²⁴¹ Ideová soutěž na upravitelství plán nábřežní části Malé Strany, AAV, f. MAP, USM, kt. 396, sign. 1220, s. 2.

shodovala, že jeho stavba městu neprospěla a naopak situaci spíše zkomplikovala. Jak v případě Malé Strany, tak ve sporech k řešení Letné se celá řada odborníků shodla na zbytečnosti Mánesova mostu v situaci, kdy těsně vedle něj již stál most Čechův, a především na neobhajitelnosti velkého zásahu do podoby Klárova. Jako příklad lze uvést Bohumila Hübschmanna, nicméně podobně jako on se v té době vyjadřovala i většina dalších odborníků: „...jest splnění potřeb komunikačních, kde právě tak záleží konec konců na formální stránce. Bez ní jest tolik jako proti ní, jak jest toho brutálním dokladem most Mánesův. Jeho trasa, vedená šípem do středu Malé strany, byla marně potírána těmi, již zavčas pochopili její bezohlednost k levému břehu, odůvodněnou zdánlivě potřebným vyvinutím osově dispozice staroměstské.“²⁴²

Dispozice Klárova jako vyústění Mánesova mostu se stalo tématem nejenom této soutěže, ale celé řady dalších pozdějších návrhů.²⁴³ Je zajímavé, že projekty, kterými byla obeslána tato soutěž, se ke Klárovu chovají se značně destruktivním přístupem. Ačkoliv výše zmiňované podmínky soutěže jasně stanovily princip „nedotknutelnosti“ celkové dispozice Malé Strany, nebyly tyto úpravy z hlediska památkové ochrany nijak výrazně ostrakizovány. Z toho lze usuzovat, že z hlediska genia loci a celkového vyznění oblasti byla mnohem důležitější nábrežní část mezi mostem Legií a mostem Mánesovým.

Do tváře Malé strany pak vedle Klárova zasahovaly i jednotlivé budovy, jejichž výstavba byla zmíněna v pravidlech soutěže – Tyršův dům (tedy sokolský spolkový dům), Státní galerie, Akademický dům, Ministerstvo financí, Nevyšší účetní kontrolní úřad a pomník Bedřicha Smetany spojený s jeho muzeem. Kromě ministerstva nakonec žádná ze staveb nebyla realizována, nicméně i tak jejich plány nadlouho formovaly představu o nové Malé Straně.

Soutěž byla vyhlášena 8. května 1922 se lhůtou k dodání projektů do 30. listopadu téhož roku s dalšími šesti týdny určenými pro rozhodnutí poroty. Podmínky tedy byly takřka identické jako pro souběžně vyhlášenou soutěž na jihozápadní sektor. Po uzavření soutěže a zhodnocení došlých projektů neskrývali členové komise, ale i ostatní odborná veřejnost, zklamání z výsledků, které nepřinesly takřka nic nového, či zajímavého. Na výsledcích se také podepsala extrémně malá účast, která se navíc obešla prakticky bez všech velkých jmen své doby. Výsledkem pak bylo neudělení ani první ani druhé ceny, ale až třetí a dvou čtvrtých a zakoupení dalších dvou projektů. Celkový počet zúčastněných je navíc zajímavý sám o sobě, protože v dnešní době ho nelze zcela průkazně určit. Jediný ucelený soupis soutěžících přinesl Max Urban ve svých pamětech a shrnuje je tato tabulka:

²⁴² Hübschmann Bohumil, Malá Strana (Výsledky soutěže a výhledy), Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 27.,

²⁴³ Poslední z nich, který vycházel z meziválečných dispozic, pochází z listopadu 1939, jeho autorem je Arch. Vlastislav Hofmann. Archiv IPR Praha, f. FMU, i.č. FMU001021.

Tabulka 5: Soutěžní projekty pro Malou Stranu

Projekt	Autoři	Umístění
Břehy	Arch. Bohuslav Fuchs Arch. Antonín Moudrý Arch. Josef Štěpánek	3. cena – 30 000 Kč
Prodloužený most	Arch. Alois Dryák	4. cena – 15 000 Kč
Červený obdélník	Arch. Karel Pecánek Arch. František Fiala Arch. Vladimír Wallenfels	4. cena – 15 000 Kč
Mánes	František Lehmann	Zakoupeno za 7 000 Kč
Staré Praze	Ing. Miloš Vaněček	Zakoupeno za 7 000 Kč
Z 17	Ing. Vlastislav Hofmann	Neoceněno
Nové i staré	Arch. Josef Chochol	Neoceněno
Modrý trojúhelník	Arch. Karel Polívka Václav J. Prokop	Neoceněno

Zdroj: Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4., nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

Jak bylo zvykem, byly jednotlivé projekty prezentovány jak na veřejné výstavě (která byla mj. i součástí soutěžních podmínek a byla i ve stanovách Státní regulační komise), tak v odborných časopisech. Zatímco ale předchozí soutěže byly pravidelně přinášeny v celku, pouze s úvodním komentářem, tato soutěž byla uveřejněna ve dvou různých časopisech bez odkazu na ostatní projekty.²⁴⁴ K pocitům ze soutěže lze ocitovat již zmíněného Maxe Urbana: „Státní regulační komise očekávala, když vypsal tuto soutěž, veliký zájem o tuto úlohu, třebaže více ideální a zasadila se proto o slušné dotování. Očekávání to však nebylo splněno těmi kruhy architektů, jejichž účast byla očekávána, až na několik obětavých výjimek, jimž za účast dík. Přispěti graficky k řešení problému, jež nelze vyřešit pouze slovy. Ostatní necítili se vázání exponovat se pro věc, o níž pracovat má být nejen radostí, ale přímo povinností uměleckou a národní.“²⁴⁵

Nízkou účast a absenci známých jmen v soutěži lze poměrně snadno vysvětlit jejich účastí na souběžně spuštěné soutěži na jihozápadní sektor města. Zde mohli naplno rozvinout své plány, v nichž nebyli ohraničení striktními pravidly pro regulaci jako v případě Malé Strany. I pokud bys se ale zúčastnili, byla možnost širší plejády nápadů podobou Malé Strany omezena.

²⁴⁴ Formu toho, jak byly výsledky soutěží zveřejňovány, je nutno upřesnit – ne všechny projekty byly vždy zveřejněny, nicméně vždy byly pohromadě zveřejněny alespoň projekty oceněné, případně zakoupené či nějak zajímavé. Otázkou také zůstává, jestli projektů nebylo ještě o něco více – část plánů se dochovala, nicméně vedle několika prokazatelně propojitelných s popsávanými projekty jich existuje ještě několik, které by stylem zpracování a tematikou odpovídaly soutěži. Jejich textová dokumentace se nicméně nedochovala a tudíž je nelze prokazatelně zařadit do seznamu. Jde hlavně o dva plány Arch. Mečislava Petrů, ale i další návrhy např. od prof. Antonína Engela, Arch. Bohumila Hübschmanna či další návrhy s nečitelným podpisem. Srv. Archiv IPR, f. MU, i.č. FMU001106-FMU001112.

²⁴⁵ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 68, nevydáno, uloženo v IPR.

*„Jest však pochybno, zda by při jich účasti soutěž měla výsledek příznivější. Regulace Malé strany neskýtá [sic!] mnoho možností disposičních, umělecká i vědecká tvořivost bržděna jest tu větší či menší pietou k Starému městu a k jeho půvabu, který netvoří pouze několik starých budov, nýbrž jeho milieu a tradiční způsob místního života.“*²⁴⁶ Mizivou účastí i dopadem na podobu místa tak lze mj. i vysvětlit torzovitost dochovaných pramenů a především neúplnost odborných článků v časopisech, které byly jinak na informace k projektovým soutěžím poměrně bohaté.

Nejvýše byl ohodnocen projekt „Břehy“, který rezignoval na komunikaci prvního řádu, probíhající celou oblastí, ale oddělil lehkou komunikaci (pěší a lehké povozy) od těžké (tramvaje a těžká nákladní doprava). Malá Strana byla otevřena pouze pro komunikaci lehkou, která byla vedena středem oblasti kolem Újezdských kasáren a po nové nábrežní komunikaci, těžká doprava byla převedena zcela na pravý břeh, kde pro ni autoři našli více místa. Obě nejproblematictější budovy, galerie a Tyršův dům, autoři částečně přemístili – Tyršův dům se posunul na území Chotkova paláce a galerie mezi Všehrdovu ulici a Čertovku, a vytvořili mezi nimi parkovou úpravu.²⁴⁷ Možnost výstavby podle tohoto plánu byla pouze symbolická, protože umístění obou budovy bylo již pevně dáno zakoupenými pozemky. Celkově byl projekt velmi šetrný vůči parkové úpravě, kterou se snažil ušetřit na Kampě přemístěním budovy galerie, v případě Zahrady Anglických panen a Ministerstva financí navržením několika variant rozšíření ministerstva i za cenu ztráty některých okolních nemovitostí či v případě Petřína odmítnutím výstavby Petřínské komunikace – *„Projektované serpentiny, jednak po úbočí Petřína, i pod baštou XIX, od mostu Čechova, dovedly by katastrofálním způsobem rozrušiti zelený rámec panoramatu hradčanského.“*²⁴⁸

„Prodloužený most“ Aloise Dryáka pracoval primárně s tematikou vyústění Mánesova mostu, na který odkazuje i název projektu. Osa mostu pokračuje až do Lužické ulice, zároveň se z předmostí oddělily další dvě rampy, které spolu s nájezdem v ose mostu vytvářely mohutné předmostí. Dle slov autora se měla vytvořit reminiscence na původní dvorní trakty obrácené k řece formou hluboce zapuštěných dvorů před nízkými budovami, které ohraničovaly rampy z mostu.²⁴⁹ Nízké budovy zároveň zapadaly do idey postupného ústupu budovy od nábreží, aby nerušily výhled na oblast. Autorova idea nicméně v hodnocení poroty příliš pochopení nenašla,

²⁴⁶ Soutěž na regulaci pobřežní části Malé strany. Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 21.

²⁴⁷ Tamtéž, s. 22.

²⁴⁸ Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé strany. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 45.

²⁴⁹ *„Vysoké toto předmostí jest převedeno v jakémsi pokračování mostu do nízkého niveau ulice Lužické, čímž vzniknou otevřená hlubší předdvorí před nízkými trakty navržených budov. Tato předdvorí naznačují původní charakter zastavění pobřeží (dvory k řece) a jsou ohraničeny nízkou balustrádou a případnými plastikami obohaceny tvoří krásné předmostí.“* Tamtéž, s. 45.

stejně tak nebyl jako příliš šťastné řešení chápána i snaha o symetrii předmostí.²⁵⁰ Dominanta nové galerie byla přeložena na Kampu, kde byla nicméně její budova snížena pouze na přízemí a většina zázemí byla umístěna do dvou suterénních pater. Severojižní komunikace vypracovaná ve dvou variantách taktéž zasahovala Kampu, v jedné z nich pak došlo k částečnému přehrazení a přemostění Čertovky, což také porotu příliš neoslovilo. Nicméně projekt jako takový byl ohodnocen poměrně dobře, o čemž svědčí i jedno ze dvou čtvrtých míst a finanční odměna.

Druhá čtvrtá cena byla udělena projektu „Červený obdélník“, za kterým stojí trio architektů Karel Pecánek, František Fiala a Vladimír Wallenfels. Název s největší pravděpodobností odkazuje na obdélníkové náměstí, které je nově vytvořeno na Klárově novým, od řeky posunutým předmostím Mánesova mostu, nicméně prokázat to s jistotou nelze. Severojižní komunikaci autoři odlehčili nábrežní cestou, která podcházela Karlův most. Kvůli tomu ale bylo v plánu zasypání části Čertovky, odstranění stromů podél Kampy a přebudování části budov na nábreží. V opačném směru byla komunikace při výstupu na Letnou čistě pro pěší. Porota tak funkci této komunikace ocenila jako nijak výrazně zásadní.²⁵¹

Zakoupené projekty „Staré Praze“ a „Mánes“ byly oproti předchozím poměrně odlišné. Zatímco projekt „Staré Praze“ zpracovával převážně komunikační problém celé oblasti, autor se soustředil hlavně na předmostí Mánesova mostu a vcelku násilně propojil Letnou a Smíchov, projekt „Mánes“ přinesl do oblasti kompletní činžovní zástavbu o 3 až 4 patrech, rozšíření dosavadních ulic a celkovou proměnu oblasti. Zatímco komentátoři mimo porotu nechápali, jak bylo možné, že byl tento projekt ohodnocen²⁵², když porušil všechna pravidla stanovená při vyhlášení soutěže, porotci projekt vyzdvihli hlavně pro jeho pečlivé vypracování.²⁵³ Jako jeden z mála nicméně navrhnul vybudování jedné z verzí Petřínské komunikace.

Zbýlé neohodnocené projekty pak přinesly více či méně podobné náměty k řešení. Oficiálně navržené a potvrzené regulační řešení nakonec navržené projekty nijak nevyužilo a došlo ke zcela jiné podobě Mánesova předmostí, či k plánu na takřka kompletní zastavení Kampy novou galerií. Ze všech zásadních projektů, které byly do oblasti navrhovány, nakonec po dlouhých bojích došla realizace jen budova ministerstva financí. Z těch ostatních pak na dlouhou dobu směr debaty určil projekt Petřínské komunikace.

²⁵⁰ Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé strany. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 50.

²⁵¹ Tamtéž, s. 51.

²⁵² „Překvapení působí další oceněný návrh s heslem „Mánes“... Návrh opomíjí všechny ohledy a direktivy, které i v podmínkách soutěžních byly zdůrazněny.“ Soutěž na regulaci pobřežní části Malé strany. Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 22. „Architekt Fritz Lehmann má řešení podobně nepochopující charakter Malé Strany.“ Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 4, s. 73, nevydáno, uloženo v archivu IPR Praha.

²⁵³ Ideová soutěž na upravovací plán pobřežní části Malé strany. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 50.

6. Bytová otázka

„Kulturním požadavkem poválečné doby v bytové otázce jest, aby byt měl KOUPELNU.“ ²⁵⁴

Problematika ubytování v hlavním městě a její řešení bylo vedle dopravní situace hlavním pilířem celé regulace. Otázkou toho, jak ubytovat čím dál větší počet pražských obyvatel, ale také jak jim zajistit bydlení i ve chvíli, kdy byly byty nedosažitelné finančně, se pražští zastupitelé, celá řada institucí a koneckonců i sami obyvatelé Prahy, zabývali po celých dvacet meziválečných let.

Praha, a v tomto případě již lze hovořit o městě v hranicích po roce 1922, byla pravidelně zásobena vnitřní imigrací z českých zemí. Vzhledem k ceně pozemků, následné výši činže nově stavěných domů a spekulativní činnosti stavebníků došlo rychle k tomu, že velká řada obyvatel převážně z nižších sociálních vrstev neměla kde bydlet a to jak z důvodu ceny, tak kvůli prostému nedostatku volných bytů.²⁵⁵ Pražské ulice tak byly doslova plné bezprizorních dělníků, ale i jejich rodin, kteří neměli kam jít.

Jedním z méně viditelných opatření, které měly situaci vylepšit, byl vznik Bytového úřadu a bytových komisí, které pracovaly na podkladě *Zákona o zabírání bytů obcemi* dle vládního nařízení ze dne 22. ledna 1919, č. 38 Sb. z. a n., které bylo nahrazeno zákonem z 30. října 1919, č. 592 Sb. z. a n. Komise měly za úkol statisticky podchytit volné, či nesprávně užívané pokoje a celé byty, které pak byly úředně zabírány a přidělovány potřebným obyvatelům. Jednalo se přitom o byty jak patřící městu, tak byty soukromé, což celou aktivitu stavilo do značně kontroverzního světla. Celou akci provázela řada korupčních afér, různé bytové komise, které konaly obchůzky po Praze po vytipovaných bytech, navíc nepostupovaly stejně, docházelo k oficiálnímu i méně oficiálnímu vykupování se z povinnosti byt či pokoje poskytnout. Problematické, a korupcí zatížené, bylo i následné přidělování bytů žadatelům. Činnost bytových komisí ukončena k 30. červnu 1921, kdy vznikl první zákon o podpoře stavebního ruchu. Díky němu bylo umožněno rozvinout stavební činnost a pro zabírání bytu tak už nebylo důvodu. V Praze se díky tomuto zákonu povedlo po dobu jeho účinnosti zabrat okolo 5 000 bytů.²⁵⁶

²⁵⁴ Lisková Jarmila, Šula Ivan, Jak se bydlí ve Velké Praze, Architekt SIA, r. 1934, s. 35.

²⁵⁵ V r. 1921 byly v Praze úhrnem 166 732 byty (166 561 obydlen) v 19 044 domech (18 173 obydleny), do r. 1930 přibyly 66 852 byty (z toho 64 135 obydlených) v 13 433 nových domech (z toho jich bylo 12 818 obydleno). Sčítání bytů v Praze ze dne 1. prosince 1930, Praha 1935, s. 3.

²⁵⁶ V současné době lze činnost bytové komise vysledovat jen s obtížemi, protože její pramenná základna se nedochovala. Podle záznamů z jednání ústředního zastupitelstva je kritická analýza v podstatě nemožná, protože tvrzení jednotlivých zastupitelů jsou postavena proti sobě bez možnosti opřít o jinou dokumentaci. Na jedné straně se tak vyskytují stížnosti členů bytových komisí na velice špatné jednání řady majitelů domů a bytů, na straně druhé pak zastupitelé z jiných pol. klubů, které v komisích své členy neměly, poukazují na nelegální jednání některých členů komisí, kteří vytipované byty pod rukou pronajímali. Blíže Protokoly schůzí městského zastupitelstva z let 1919-1921, např. 9. schůze z 6. 9. 1920,

Logický krok, tedy výstavba nových domů a bytů, byl problematický hned z několika důvodů. Tím hlavním byl samozřejmě nedostatek financí a to jak pro výkup pozemků, tak pro samotnou stavbu. Spekulace s cenou pozemků byla v Praze a přilehlých předměstích naprosto běžná již před válkou, po ní tomu nebylo jinak. Nebylo výjimkou, aby město prodalo levně pozemek, který se posléze ukázal jako důležitý pro další výstavbu a který zpětně kupovalo i několikrát draž. Jako příklad může posloužit aféra nákupu pozemků na Výtoni určených pro stavbu nově plánovaného mostu přes Vltavu. V roce 1919 byly tyto pozemky odprodány soukromníkům za cenu 200 Kč za sáh (celková cena 156 000 Kč), v roce 1922 je město zpětně odkupovalo za 1 400 Kč za sáh (celková cena 1, 1 mil Kč). Nakonec se přistoupilo k vyvlastnění pozemků. „Jestliže dnes ještě stojíme v ovzduší toho malého skandálu naší pražské radnice, který se jmenuje „Výtoň“, kterou obec prodala a kterou dnes musí vykupovat za 10násobnou cenu...”²⁵⁷ Vedle toho Praha taktéž začala s výkupem velkostatků na zájmovém území hlavního města, aby získala pozemky pro budoucí regulaci.²⁵⁸

6.1 Zákony na podporu stavebního ruchu

„Řešení bytové otázky pro nejširší vrstvy zastavěním rodinnými domy při dnešním způsobu provádění staveb a při použití dnešních hmot není úsporné, a za dnešního stavu nemůže býti uvažováno jakožto bydlení skutečně lidové.”²⁵⁹

Podporu stavebnímu průmyslu představovaly zákony na podporu stavebního ruchu, které nahrazovaly neexistující nový stavební zákon, na němž se intenzivně pracovalo po celá 20. léta. Periodicky byly vydávány zhruba každé dva roky a reagovaly na chyby, které se vyskytovaly v předchozích verzích, resp. snižovaly podporu ve snaze předejít excesům s neoprávněným čerpáním dotací. Prvním programovým projektem ministerstva sociální péče se stal výnos ze 7. prosince 1918, který všem obcím nad 100 tisíc obyvatel a stavebním družstvům, která mají připravený stavební projekty, oznamoval seznam obtíží, které znemožní po válce soukromé stavební podnikání. Zároveň s tím byla přislíbena finanční výpomoc při stavbě, protože se ukazovalo, že pouhá nepřímá pomoc ve formě odpuštění části daňového zatížení není efektivní.

Dne 23. května 1918 tak vznikl první zákon, který vytvářel fond s přímou finanční pomocí

4. schůze z 11. 4. 1921 či 5. schůze z 9. 5. 1921. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 862 a 864.

²⁵⁷ Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 13. schůze z 6. 11. 1922, s. 20 - 40 (311 - 331) a 15. mimořádná schůze z 29. 12., s. 618. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 868.

²⁵⁸ V r. 1922 byly zakoupeny velkostatky za 38 mil Kč, počítalo se až s rozpočtem 60 mil. Kč. Protokoly schůzí městského zastupitelstva z r. 1922, 2. schůze z 6. 3. 1922, s. 112. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 867.

²⁵⁹ Lisková Jarmila, Nájemní dům v současné výstavbě Velké Prahy, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 57.

pro stavebníky. Byl ale značně podhodnocený, k dispozici měl na rok pouhých 5 milionů Kč. Ti, kteří této pomoci využili, ji tak mohli použít prakticky jen na umoření úroků z půjček, čímž vznikla záruka státu dle zákonů o stavebním ruchu. Stát se tak napříště zaručoval vůči finančním ústavům platit úrok za zaručené půjčky.²⁶⁰ V letech 1919 a 1920 vznikla série zákonů, které umožňovaly vyvlastňovat pozemky a poskytovaly stavební úlevy z dosavadních stavebních zákonů.

První velký zákon o podpoře soukromého stavebního podnikání z 30. března 1920, č. 219 Sb. z. a n., nebyl úspěšný, nicméně další zákon z 11. března 1921, č. 100 sb. z. a n., podpořený prováděcím nařízením z 21. května 1921, č. 191 sb. z. a n. a odpisovým zákonem z 3. března 1921, č. 102 sb. z. a n., byl natolik úspěšný a oblíbený, že byl postupně v dalších letech prodlužován. Od roku 1924 pak docházelo k omezení finanční podpory a poslední zákon z roku 1927 už přímou finanční podporu neposkytoval, pouze umožňoval finanční záruku.²⁶¹ Ve 30. letech nicméně kvůli trvající krizi opět klesla bytová výstavba, takže zákon o podpoře stavebního ruchu z dubna 1930, prodlužovaný do roku 1935, začal opět nabízet přímou finanční podporu. Oživení přinesl až zákon z roku 1936, prodlužovaný až do roku 1939, spolu s daňovými úlevami na opravy domů poskytovanými od července 1934 až do roku 1938.²⁶²

6.2 Stavební situace ve městě

*„Byt v průměrném nájemném domě jest předurčen pro skládku nábytku, není však přizpůsoben potřebám bydlení.“*²⁶³

Stavební průmysl v Praze dlouhodobě stagnoval a situaci nejpostiženějších vrstev příliš nevylepšoval.²⁶⁴ Specificky byly podporovány stavební akce pro vznik malých bytů, nicméně jejich vyznění bylo tristní – dotace získávala i stavba bytů až o 80m², které byly kompletně vybavené všemi inženýrskými sítěmi, ale na které cílová skupina obyvatel neměla absolutně

²⁶⁰ Kubišta Hynek, O vývoji státní bytové péče v našich zemích. O pozemkové, stavební a bytové politice v Československé republice, Praha 1928, s. 16.

²⁶¹ Tamtéž, s. 19.

²⁶² Obadalová Miroslava, Státní bytová politika v první Československé republice, in: Co nevíme o první Československé republice. Záznam z diskuze pořádané 25. března 1999 v Cefres v Praze, Praha 1999, s. 93-94.

²⁶³ Lisková Jarmila, Nájemní dům v současné výstavbě Velké Prahy, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 58.

²⁶⁴ "Veškeren průmysl stavební pracuje s nepatrným odbytem, tisíce dělnictva nemá zaměstnání, výroba stavební není ekonomická a je tudíž drahá, podnikavost jednotlivců se ubíjí a my stále čekáme, až stát - parlament vydá zákon, který na rok či snad na dvě léta docílí tolik, že stavební ruch nezastaví se vůbec... Usuzujeme, jak stavební ruch od té doby poměry změnil: V době června 1921 do konce r. 1924 zřízeno bylo ve Velké Praze ca 11. nových bytů a to z nich 9418 za pomoci státní. Za ta čtyři léta oparilo soukromé podnikání bez státní pomoci <?> ca 1600 bytů, kdežto před válkou každoročně 3000!" Dnešní poměry bytové a snahy po zlepšení půdorysu obytného domu. (Několik námětů k diskuzi - přednesené ve skupině architektů při jubilejním sjezdu čs. inženýrů v Praze.). Časopis československých architektů, r. 1925, roč. 24, s. 105.

šanci dosáhnout.²⁶⁵ Druhým extrémem byla dolní hranice velikosti bytu – 16 m² o jedné místnosti, tzv. obytné kuchyni, která ale naprosto nevyhovovala hygienickému minimu prosazovanému moderními urbanisty.

Tabulka 6: Počty bytů podle počtu místností v pražských bytech k roku 1930

	1 pokoj	1 pokoj s kuchyní	2 pokoje bez kuchyně	2 pokoje s kuchyní	3 pokoje bez kuchyně	3 pokoje s kuchyní
Staré Město	1 387	1 918	127	1 710	36	1 273
Nové Město	2 901	5 549	329	4 223	104	2 832
Malá Strana	1 110	1 759	69	1 259	14	722
Hradčany	494	609	24	327	3	206
Josefov	90	131	18	217	2	250
Vyšehrad	419	796	13	210	4	73
Holešovice-Bubny	3 633	7 491	101	3 128	11	1 373
Centrum celkem	10 034	18 247	681	11 074	174	6 729

	4 pokoje bez kuchyně	4 pokoje s kuchyní	5 pokojů	6 pokojů	7-10 pokojů	11-20 pokojů	20 +
Staré Město	13	601	255	97	91	11	2
Nové Město	54	1 343	684	312	230	40	3
Malá Strana	1	283	89	47	26	9	1
Hradčany	2	125	43	14	26	5	2
Josefov		137	45	15	11		
Vyšehrad	1	27	9	10	5	1	
Holešovice-Bubny	7	456	141	41	34	3	1
Centrum celkem	78	2 972	1 266	536	423	69	9

Zdroj: Sčítání bytů v Praze ze dne 1. prosince 1930, Praha 1935.

Podpora se dala čerpat jak pro stavbu činžovních domů, tak pro rodinné domy s více jak jedním bytem, ale i pro stavbu tzv. svobodáren, nocleháren pro svobodné muže, resp. ženy. Tím, kdo mohl čerpat státní podporu, byli jak jednotlivci, tak nově zakládaná stavební družstva, která této možnosti široce využívala. Specifikace domů a bytů, na které šlo příspěvky čerpat, byly nicméně postupem času měněny, podle soudobých reakcí v neprospěch větších měst a

²⁶⁵ *Nařízení vlády československé ze dne 21. května 1921...*, Časopis československých inženýrův a architektův. Architektonický obzor, 1921, roč. 20, seš. 5, s. 62.

spíše ku prospěchu venkova.²⁶⁶ Zákony na podporu stavebního ruchu přitom podle soudobé kritiky sloužily řadě příjemců dotací jako velmi levný zdroj příjmů.²⁶⁷

Počty postavených bytů sice v konečném důsledku stoupaly, ale ubytovací potřeby pokrýt stejně nedokázaly. Jedním z důvodů, který se udával jakožto zásadní pro malý růst nově stavěných bytů, byla regulace nájemného. Tato tematika byla často diskutována jak na stránkách odborného tisku, tak na schůzích městského zastupitelstva, a v řadě případů předznamenávala vyostřenou debatu. Tematika regulovaného nájmu totiž společnost podstatně rozdělovala. Na jedné straně stáli nájemníci, kteří se reálně obávali skokového nárůstu činži, který by byl pro mnoho z nich likvidační. Podle stanoveného maxima neměla roční činže přesáhnout 20% průměrného příjmu, nicméně pravidlem byl spíš opak: "*Ilustrace kritického stavu bydlení: 72% všeho výdělečně činného obyvatelstva v Praze má příjmy menší než 10.000 Kč. Činže v novostavbách přesahuje 4.500 Kč (jedná se o roční mzdu a roční činži - pozn. KD). Průměrný poměr činže a mzdy činí 48% proti stanovenému maximu 20%. V Praze je více než 10.000 volných bytů o dvou až 4 pokojích, ale činže činí 10.000 - 15.000 Kč. Proto 35.000 lidí hledá byt cenově přístupný a 100.000 lidí bydlí pod civilizační úroveň v nouzových koloniích, suterenních bytech atd.*"²⁶⁸ Uvedený citát přitom vycházel z oficiálních statistik, které uváděly velký nepoměr mezi regulovaným a volným nájemným. Problémem pro většinu lidí, kteří nemohli sehnat ubytování tak nebylo to, že by byt nesehnali vůbec, ale především jeho cena.

Nejrozšířenější dvoupokojový byt stál v případě většiny nájemníku za rok kolem 1 000 Kč v případě regulovaného a 3 500 Kč v případě neregulovaného nájmu. Byty dělníků, které byly většinou hůře vybaveny, stály obdobně. S každým dalším pokojem pak ceny vzrůstaly skokově – tři pokoje stály od 4 500 Kč do 6 000 Kč.²⁶⁹ Na druhé straně stáli zastánci volného trhu, kteří poukazovali na to, že regulované nájemné stojí mj. za nízkým počtem stavěných bytů, protože se stavitelům zcela jednoduše nový dům s byty nevyplatí.²⁷⁰ Problematiku regulace nájemného

²⁶⁶ „Vytknouti jest mu [zákonu o podpoře stavebního ruchu – pozn. KD] hlavně zásadu, že totiž podpořiti chce hlavně jednorodinné domky malobytové, činžovní domy pak pouze pro stavební družstva a obce. Jest obava, že zákon podpoří hlavně venkov, kde bytová nouze není tak doléhavá jako ve městech - a na druhé straně, že zatíží příliš velká města, která nudou nucena upravovati, t.j. regulovati velké komplexy pro stavbu malých domků, vkládati velké investice do těchto nových regulací - s vyhlídkou na dlouhodobou pasivitu a zkrácení v obecních dávkách, aniž by skutečný efekt, odpomoc bytové nouzi, se dostavil.“ Dryák Alois, K zákonu o stavebním ruchu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926 - 1927, roč. 7 (12), s. 155.

²⁶⁷ „Nejlepší průkaz o tom, že státní podpora nebyla a není v mnoha případech nutná a oprávněna ve výši 80%, aneb že nebyla mnohdy oprávněna vůbec, nýbrž, že skýtala kromě nahrazení nepatrných ztrát, vzniklých stavebníku poklesem stavebních nákladů, ještě neoprávněný vydatný bezpracný důchod, poskytují nám dva názorné případy, vyřáté z mnoha set případů.“ Jest uplatňování regresu oprávněno? Styl, r. 1933-1934, roč. 18, č. 8-10, s. 177-180. Podrobný popis dvou uvedených případů, které dokazovaly neoprávněný výnos stavitele, je uveden v citovaném článku.

²⁶⁸ Kittrich Josef, Hannauer Karel, Bytová krise. K debatám Klubu architektů o bytové otázce. Stavba, r. 1931-1932, roč. 10, č. 53 - 54.

²⁶⁹ Sčítání bytů v Praze ze dne 1. prosince 1930, Praha 1935, diagram č. 8.

²⁷⁰ "Dosavadní zákony o podpoře stavebního ruchu a ochraně nájemníků mají ráz nouzový, přechodný, a časem zmizet úplně.... Zákon na podporu stavebního ruchu nevyhověl, ježto značné procento nebydlících

měl vyřešit nový stavební zákon, který by vše řešil najednou, nicméně až do vypuknutí 2. sv. války se tak nestalo.

Tabulka 7: Průměrná výše nájemného v roce 1934

Počet hlavních místností	Průměrné roční nájemné	
	Chráněné	Nechráněné
1	588 Kč	2 157 Kč
2	1 069 Kč	3 147 Kč
3	2 221 Kč	4 898 Kč
4	3 550 Kč	6 562 Kč
5	5 008 Kč	8 828 Kč
6	7 106 Kč	12 920 Kč
7	9 989 Kč	17 976 Kč
8	14 486 Kč	32 658 Kč

Zdroj: Lisková Jarmila, Šula Ivan, Jak se bydlí ve Velké Praze, Architekt SIA, r. 1934, roč. 33, s. 35.

Důležitým problémem pražských bytů byla také jejich celková přelidněnost a nedostatečná vybavenost moderním zařízením, především tekoucí vodou a splachovacím záchodem.

Tabulka 8: Průměrná přelidněnost bytů v Praze v roce 1934

Rok	počet obyvatel	počet domů	počet bytů	počet obytných místností	počet osob na 1 byt	počet osob na 1 místnost
1921	676 663	19 044	166 732	389 922	4,06	1,74
1930	848 823	32 097	233 684	584 335	3,64	1,45
1933	881 219	34 510	258 850	Neznámo	6,4	Neznámo

Zdroj: Lisková Jarmila, Šula Ivan, Jak se bydlí ve Velké Praze, Architekt SIA, r. 1934, roč. 33, s. 37.

nemělo ani minimum zákonem žádaného majetku. Zákon na ochranu nájemníků znehodnotil na určitou dobu stávající obytné budovy nájemné a zdržoval podnikání stavby nových a zdravých bytů. Zavinil též přímo nebezpečné stoupnutí hustoty obývací. Ochrana nájemníků byla rozličně obcházena a postupem času se tak zmenšila, že dnes hlavní efekt její spočívá téměř jen ve ztížení výpovědi." Chochol Josef, Potřeba nového bytového zákona, Stavba, r. 1928-1929, roč. 7, č. 1-12, s. 133.

„A příčina? Není třeba dlouho ji hledati: jest jisto, že v první řadě zákon o ochraně nájemní a o stavebním ruchu jest přímým původcem těchto poměrů. Rentabilita nových domů jest neurčitá, amortisace nedá se počítati, dokud uměle jest stlačována cena domů, a dokud jest nejisto, zda v dohledné době nestane se majiteli nových domů totéž, co stalo se majitelům domů starých. Stačí změna politické moci." Dnešní poměry bytové a snahy po zlepšení půdorysu obytného domu. (Několik námětů k diskuzi - přednesené ve skupině architektů při jubilejním sjezdu čs. inženýrů v Praze.). Časopis československých architektů, r. 1925, roč. 24, s. 105.

6.3 Nouzové kolonie

*„Barákové kolonie jsou antisociálním zjevem. Křiklavým protějškem honosných ministerských budov. Ilustrací dnešního společenského systému. Důsledkem městské centralizace a hospodářské krize.“*²⁷¹

Výše zmiňované problémy s byty a bydlením celkově vedly ke vzniku specifických chudinských oblastí, které vydržely hluboko do druhé poloviny 20. století. Jednalo se o chudinské slumy, v Praze nazývané nouzové či barákové kolonie. Pro Prahu znamenaly velký problém, pro širokou nemajetnou vrstvu jediné řešení vzniklé situace. K problematice barákových kolonií v současné době neexistuje ucelená literatura, problematická je i pramenná základna, která prakticky neexistuje. Díky tomu dosavadní výzkum spočíval hlavně ve zpracování formou rozhovorů se stále žijícími původními obyvateli. Největší díl badatelské práce na toto téma vznikl v 60. a 70. letech, je proto poněkud problematický vzhledem ke své ideologické zátěži, která neposkytuje ucelený pohled.²⁷²

První nouzová obydlí se v Praze začala objevovat již v průběhu 19. století s rozmachem průmyslu a nárůstem dělníků. Po první světové válce se nouzové bydlení rychle rozmáhalo a začaly vznikat první souvisle zastavěné plochy. Dosavadní odborná literatura počátek souvislého nouzového bydlení klade do roku 1922, kdy vznikla kolonie Eden ve Vršovicích, nicméně již v této době existovala řada menších kolonií.²⁷³ Vedle zchátralých budov či přírodních jeskyň, kterých na území Prahy byl víc než dostatek,²⁷⁴ si bezprizorní obyvatelé města buď začali stavět vlastní domky, či si od železniční správy kupovali, resp. pronajímali, vyřazené vlakové vagony. Obě varianty vedly ke koncentraci chudšího obyvatelstva na jedno místo a k postupnému vzniku barákové, resp. vagonové, kolonie. Zatímco výkup vagonů skončil v r. 1926, vznik nových barákových kolonií naopak nabral na síle.²⁷⁵ Kolonií nouzového bydlení v hlavním městě vznikly

²⁷¹ Bytová krise, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1933-34, roč. 12, s. 75.

²⁷² Zmiňovaný výzkum přináší detailní pohled na podobu a fungování nouzových kolonií, život místních obyvatel, proces jejich vzniku či podobu následných represí ze strany městských orgánů. Na druhou stranu nereflktuje hlediska města, ohledy na zdravotní situaci, která v oblasti, resp. v celém městě, vznikala, ani ohledy na majetkové poměry obyvatel kolonií vůči městu a soukromníkům, kteří umožňovali využití svých pozemků. Stejně tak je problematické využití zdrojů, protože vedle velmi dobře zpracované osobní zповědi pamětníků je využití písemných pramenů tristní – jako podklady jsou použity články v Rudém právu či archivované projevy komunistických zastupitelů na zasedáních zastupitelstva.

²⁷³ Jiříkovská Vanda, Pražské nouzové kolonie, Praha, 1971, s. 19.

²⁷⁴ Fenomémem byl v tomto případě Strahov. V místě dnešního stadionu dříve bývaly městské lomy, začátkem století již nepoužívané, které se staly útočištěm pro mnoho nově příchozích. Podle současníků se však lokalita spíše než dělnickou nouzovou kolonií stala, vzhledem ke své odlehlosti, ohniskem kriminality a žila zde především městská galerka. Likvidace této lokality a vymýcení lokální kriminality byla i jedním z důvodů úpravy místa a stavby stadionu.

²⁷⁵ „Městská rada v prvním týdnu v roce (v týdnu tzv. dobrých úmyslů), zakázala jakékoliv další rozmnožování a nové zřizování smutně proslulých vagonových kolonií.“ Styl, r. 1925-1926, roč. 6 (11), s. 111. Fenomén vagonových kolonií je bohužel prakticky neprozkoumán, v Praze jejich umístění většinou nelze blíže lokalizovat – v soupisech pražských nouzových čtvrtí jsou specificky uváděny jen zřídka.

desítky, jejich problematika se řešila takřka na každém zasedání ústředního městského zastupitelstva. Život na této periferii byl velice těžký, nicméně nelze zcela uznat výtky ke konání města, které bylo obviňováno z tvrdého přístupu vůči širokým převážně dělnickým vrstvám. Bohužel lze zpětně jen těžko získat kriticky zpracovatelné zprávy o případných střetech policie a alespoň ze začátku nelegálně bydlících dělníků. Popisy případného násilného vyklízení kolonií jsou diskutabilní – svědectví o něm podává primárně komunistický tisk a pozdější odborná literatura, vzhledem k tomu je však více než problematické jeho ověření a využití. Podle dostupných pramenů v podobě zápisů městského zastupitelstva k němu v určité podobě docházelo, nicméně vlastníci zbouraných domků a chatrčí měli dostávat odškodné a možnost přestěhovat se na jiné k tomuto účelu určené místo. Po roce 1929, kdy byla Praha a její nejméně majetné vrstvy zasaženy ekonomickou krizí, bylo násilné vystěhovávání kolonií omezeno v důsledku omezení výstavby nových bytů. Naopak začalo ve větší míře než doposud docházet k zavádění vodovodních řadů a kanalizace do nouzových oblastí, a místy i k lokální elektrifikaci.

Toto jednání bylo na jedné straně motivováno určitým sociálním myšlením řady zastupitelů, na straně druhé ale především snahou předejít případným hygienickým problémům, které by mohly nastat (a také koneckonců nastávaly). Je ale potřeba si uvědomit, že zavedení vodovodního řadu či jiné sítě neznamenal zavedení i jednotlivých odboček, v nejlepším případě se kolonii dostalo místního výtokového stojánu či jednoho místního světla. Podobný přístup ale byl praktikován i v případě nově připojených okolních obcí, takže šlo o poměrně standardní postup.

Po roce 1929 také docházelo k dlouhodobým pronájmům pozemků pod koloniemi (jednalo se o desítky let) v reakci na jejich možné zbourání v budoucnu. Ideálním příkladem jsou v tomto případě nouzová kolonie Slatina a kolonie Eden. První z nich byla po několika letech existence přijata do plánu pojmout nouzové kolonie jako dlouhodobé bydlení. Z toho důvodu do ní byl zaveden vodovod, kanalizace, plyn i elektřina, a zůstala zachována až do dnešních dnů: „*Aby komunikačnímu úřadu čís. 3 bylo uloženo, aby během letošního jara začal se již jednou vážně starati o vybudování průběžné komunikace v nouzové kolonii Ve Slatinách, kterážto kolonie má býti kolonií trvalou, poněvadž stojí na pozemcích vyhrazených pro zelený pás a kterážto kolonie pokud se týče počtu obyvatel neustále stoupá, což jest zřejmo z toho, že obec Pražská poslední dobou v této kolonii vybuďovala celou řadu obytných domů vlastním nákladem a další ještě vybudovati hodlá.*“²⁷⁶

Oproti tomu Eden byl jednou z prvních větších kolonií, které byly v roce 1930 zrušeny

Vzhledem k tomu, že vagon zbavený podvozku mohl stát teoreticky kdekoliv, je určení jejich umístění problematické. Další možný výzkum tohoto tématu je bohužel omezen velice útržkovitou pramennou základnou.

²⁷⁶ Návrh Dr. Pechara na 3. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané dne 3. března 1930.

v rámci příprav na realizaci regulačního plánu. Obyvatelstvo bylo přesunuto do náhradního bydlení za nemocnici Na Františku, nicméně tamní situace byla problematická, pozdější literatura použila celou událost pro lepší možnost diskreditace meziválečného režimu.²⁷⁷ Faktem ale zůstává, že samo město do výstavby nouzových kolonií vstoupilo a v letech 1924 – 1931 vybudovalo zhruba 160 domů celkovým úhrnem kolem 11 mil. Kč.²⁷⁸ Většina kolonií pak zůstala zachována až do vypuknutí druhé světové války.

Paradoxně pak nouzové kolonie, alespoň v letních měsících, jako jedny z mála částí města naplňovaly podmínky pro zdravé moderní bydlení. *"Lidi v nich bydlící bydleli dříve ve sklepích, podzemí činžáků, v nejstarších závadných čtvrtích, ba najímali pouze postel nebo kout místnosti za krvavé úplatky. Nouzový barák izoluje rodinu, je vzduchu prostupný, umožňuje pohyb na vzduchu a slunci a nevyvolává nikdy toho přebydlení jako bloky domů vícepatrových s malými byty."*²⁷⁹

Arch. Mikuškovice nicméně zároveň dodává, že řada z kolonií nemá dostatečné hygienické zázemí, které je potřeba dobudovat, aby se předešlo hygienickým hrozbám. *"Zdravotní závady zde vynikající týkají se hlavně nedostatku vody, závadného zásobování vodou z místních studní a nedostatku kanalizace a odstraňování odpadků. Kdyby nebyly tyto kolonie sanovány, objeví se v nich zvolna ale jistě značné zdravotní závady, hlavně břišní tyf a jeho endemické rozšíření."*²⁸⁰

6.4 Bytová politika

*"Ještě nejsme hotovi s bytovou otázkou ve Velké Praze!"*²⁸¹

Bytová regulační politika města, resp. Státní regulační komise, byla formována především dvěma směry. Začátek 20. let je spojen především s tvorbou tzv. „Zahradních měst“, relativně nového stavebně-filozofického proudu, který kladl důraz na sociální rovnost obyvatel, jejich zdraví a zdravý životní styl a ekonomickou samostatnost ucelených obytných souborů. Je nutno poznamenat, že v Praze, ač se tak řada nově budovaných vilových lokalit označovala, žádné pravé zahradní město dle definice jejích ideového tvůrce, Ebenezera Howarda²⁸², nikdy nevzniklo.

Od druhé poloviny 20. let přišlo určité vystřízlivění, které přineslo poznání, že vilová zástavba a zahradní města v žádném případě nemohou uspokojit dosavadní nutnost ubytovat větší počet lidí najednou. Ke slovu se tak dostala bytová politika zaměřená na výstavbu a moderní řešení činžovní zástavby. Od 30. let, kdy se opět dostavila krize ve stavebnictví a počet

²⁷⁷ Jiříkovská Vanda, Pražské nouzové kolonie, Praha, 1971, s. 19.

²⁷⁸ Dlouhý Jaroslav, Bytová péče pražské obce, Stavba, r. 1934-35, roč. 12, s. 143.

²⁷⁹ Mikuškovice Alois, Nová obydlí pro lid, AAV, f. MAP), kt. 390, sign. 1190.

²⁸⁰ Tamtéž.

²⁸¹ Lisková Jarmila, Šula Ivan., Jak se bydlí ve Velké Praze, Architekt SIA, r. 1934, s. 37.

²⁸² Ebenezer Howard (1850 – 1928) byl zakladatel myšlenky Zahradních měst a sociální reformátor.

postavených bytů klesl, se pak řešila především forma a podoba nejmenšího možného bytu. K této problematice neexistoval v podstatě ucelený orgán, který by ho řešil centrálně, jako v případě dopravní situace. Logicky to vyplývá z podoby problému, protože byt měla Státní regulační komise jistý monopol na podobu města a jeho prvků, do podoby bytů mluvila celá řada dalších subjektů. Šlo o samotné odborníky, ale i celé instituce, ať už se jednalo o Masarykovu akademii práce či o Ústřední sociální pojišťovnu – první se snažila zprostředkovat styk československé městské odborné veřejnosti se zahraničními trendy, které se soustřeďovaly v zahraničí v odborných orgánech, druhá pak pořádala jednu ze soutěží, které měly formovat podobu bytů a bydlení v Praze.

Zahradní města v Praze, resp. jejich myšlenka, představovaly začátkem 20. let jistý ideál toho, jak by mělo vypadat moderní bydlení ve velkoměstě – spojení přírody, čerstvého vzduchu, slunečního svitu a hlavně dostatečně velkého obydlí pro celou rodinu. Ideu Zahradních měst poprvé veřejnosti představil její tvůrce Ebenezer Howard v roce 1898 vydáním své knihy *Garden Cities of To-morrow*²⁸³, v níž představil svou vizi moderní podoby města. Původní zahradní města vznikala jako obydlené celky při průmyslových podnicích pro tovární dělníky a nechávaly je budovat samotné podniky. Myšlenka zahradního města spočívá ve vybudování samostatně fungujícího a nezávislého celku, který poskytuje svým obyvatelům vše potřebné a zároveň umožňuje dobré dopravní spojení se zbytkem světa. Howard na základě svého diagramu „tří magnetů“ vyslovil možnosti, které poskytuje město a venkov, a zároveň popsal i problémy, které oba urbanistické celky vytvářejí. Tím, že se snažil výhody obou spojit a zároveň odstranit problémy, vytvořil ideu Město-Venkov, kterou pak aplikoval na podobu svých zahradních měst.

Město bylo určeno pro asi 30 000 obyvatel, aby nedocházelo k jeho přelidnění. Uprostřed se nacházel kruhový ústřední park, kolem kterého byly umístěny některé veřejné budovy. Ze středu města vycházelo šest radiálních bulvárů, které byly propojeny soustavou prstencových tříd v podobě soustředných kruhů. Uprostřed nich byl velký pás veřejné zeleně, zástavbu pak obepínala okružní železnice, na kterou navazoval průmysl, za ním na zástavbu navazovaly rekreační a zemědělské oblasti. Pozemky měly zůstat ve veřejném vlastnictví města, z pozemkového nájmu měly být placeny náklady města. Hned v roce 1903 vzniklo vzorové zahradní město Letchworth, v roce 1920 město Welwyn. Další podobná města pak vznikala po celém světě.

Zahradní iniciativa dala vzniknout řadě spolků a asociací, které se snažily tuto myšlenku dále propagovat. Asi největší z nich vznikla v Británii, Asociace zahradních měst, další pak vznikly ve Francii, Německu, atd. Postupem času byly asociace reformovány a vedle zahradních

²⁸³ V Československu došlo k vůbec prvnímu překladu z angličtiny na základě podnětu daného státní institucí (ministerstvem školství) v roce 1919, do té doby byly všechny překlady iniciovány pouze jednotlivci. K vydání došlo ale až o pět let později. Howard Ebenezer, *Zahradní města budoucnosti*, Praha 1924.

měst se staraly i o vědecký rozvoj bytové politiky. Styk s anglickou asociací vyústil v bohatý spolkový život a pravidelnou účast československých expertů z Ústavu pro stavbu měst při Masarykově akademie práce na řadě konferencí, pořádaných každé dva roky v jiném městě s jinou tematikou. Od 30. let byl Ústav pro stavbu měst v takto čilém styku i s německým spolkem. V roce 1935 spolupráce s těmito spolky vyústila v pořádání dvou velkých bytových konferencí v Praze. Vzhledem k většímu nezájmu československého státu a těžkostem, spojeným se získáváním finančních prostředků na konferenci a podle všech indicií i kvůli politickému pnutí, které v této době začalo eskalovat, byla konference zredukována pouze na jednu, pořádanou ve spolupráci s Němci.

Vedle toho se v problematice bytů a bydlení čile angažovala především levicová avantgarda, reprezentovaná především Karlem Teigem. Ten společně s jinými urbanisty participoval na činnosti mezinárodního uskupení SIAL, které vyústilo až v Aténskou chartu z roku 1938, která definovala další programový růst měst.

Propagace stavby zahradních měst měla v Praze velký úspěch. Vedle Masarykovy akademie práce se koncept zahradních a vilových čtvrtí bohatě využíval i v regulačních plánech. V původních soutěžích na jednotlivé kvadranty pořádaných začátkem 20. let je můžeme nalézt ve všech vyložených plánech, ostatně Státní regulační komise je v pravidlech i sama navrhovala a pro některá místa v Praze je vyloženě požadovala. Za první výstavbu v duchu zahradního města je považována vilová čtvrť Ořechovka (původně Vořechovka, či Bořekovka), budovaná již od roku 1919, další pak záhy následovaly. Nicméně je nutno zmínit, že tyto vilové čtvrtě se programově vzdaly většiny zásad jmenovaných Howardovým plánem a pouze vytvářely základní prvky Města-Venkova – tedy spojení přírody a města a výhod, které oba prostory poskytovaly. Ořechovka a jiné čtvrtě se však nikdy nestaly zástavbami, které na svém území spojovaly obyvatelstvo z různých sociálních vrstev, vždy se vzhledem k ceně výstavby jednalo o obyvatelstvo ze střední a vyšší třídy.

Soumrak vilové výstavby přišel s přelomem 20. a 30. let. Ačkoliv činžovní výstavba i do té doby měla ve městě své nezastupitelné místo, od 30. let se další většinová výstavba soustředila pouze na ni. Státní regulační komise a další se odborníci snažili prosadit vznik především otevřené, případně polouzavřené činžovní zástavby, která by umožňovala vstup slunečního světla a čerstvého vzduchu do většiny bytů a neuzavírala polovinu oken do uzavřeného vnitrobloku. Také probíhala snaha omezit hloubku zástavby tak, aby nedocházelo k prostavění celého pozemku, protože to prodlužovalo i samotné byty a znemožňovalo se tím přímé osvětlení slunečním světlem.

Ve 30. letech se obecně kritizovaný trend malých bytů stal nutností, která umožňovala nastěhovat se do moderního bydlení i chudším nájemníkům. V důsledku toho mj. byla v roce 1930 vypsaná speciální veřejná soutěž na vypracování náčrtků nájemních domů s malými byty

pro dvě specifická území – pozemky po zrušené plynárně na Maninách a na části Pankrácké pláně na jihozápadní straně Benešovy třídy (dnes ulice Na Pankráci). O rok později se na stejné téma odehrála soutěž, uspořádaná Ústřední sociální pojišťovnou, která prokázala nevhodnost předmostí plánovaného nuselského mostu. Pojišťovnou vytvořená Obecně prospěšná akciová společnost pro stavbu domů s malými byty pak pro sebe získala pozemek na Pankráci se závazkem na tomto místě nechat postavit vítězné projekty z původní soutěže z roku 1930 pro své pojištěnce.²⁸⁴

Tabulka 9: Soutěžní projekty na malé byty na Pankráci

Projekt	Umístění	Autoři	Plocha bytů v m ²	Celkový počet bytů
A	1. cena	Arch. Ozendorf Arch. Podzemný	39,6	1920
A 100	1. cena	Ing. Arch. Libra	42,8	1165
66	2. cena	Ing. Arch. Benš	38,14	1833
M-N-M	2. cena	Arch. Černý	29,34	2556
Služba	3. cena	Arch. Kozák	49,30	1482
Parc-Cité	Odměna 4 000 Kč	Arch. Neckar Arch. Žák	38,3	1830
XX	Odměna 4 000 Kč	Ing. Arch. Fencel	48,16	2190
Aeroston	Odměna 2 500 Kč	Arch. Tumpach Arch. Mendyš	36,20	2384
66%	Odměna 2 500 Kč	Ing. Arch. Hruška Arch. Šebánek	39,48	1654
TOP	Odměna 2 500 Kč	Ing. Arch. Linhart Arch. Rosůlek	42,58	2268

Zdroj: Uloženo AAV, f. MAP/ÚSM, k. 391, sign. 1199.

Daná soutěž dobře ilustruje to, jak si město představovalo podobu takto malých bytů a podobu bytových domů celkově. Ve druhé polovině meziválečného období totiž mezi urbanisty stále probíhala otázka, jaký typ domů je pro pražskou zástavbu nejlepší – domy s pavlačí, schodišťové typy s dlouhou ústřední chodbou či jiné.²⁸⁵ Soutěž nakonec kupodivu vyústila i ve výstavbu výherních projektů, ale z položené otázky nevyřešila nic.

Součástí bytové otázky bylo i vyřešení základních inženýrských sítí, které město zásobovaly potřebnou energií. Zatímco elektrárenská a plynárenská soustava své moderní provozy dostaly, vývoj vodovodů a kanalizací byl mnohem obtížnější.

²⁸⁴ Domy s nejmenšími byty Obecně prospěšné akc. společnosti pro stavbu domů s malými byty v Praze, na Pankráci, Stavba, r. 1934-35, roč. 12, s. 4.

²⁸⁵ Janák Pavel, Po soutěži, Styl, r. 1929-1930, roč. , s. 197.

6.5 Nová čistírna odpadních vod

„Myslím, že bychom ten ostrov neměli zavrhnout úplně a nějak ty urbanisty uchlácholit.“²⁸⁶

Ing. Topinka

Regulační problém týkající se bytové otázky se kromě výstavby nových bytových domů potýkal i s otázkou hygieny. V případě kanalizace, která už ve městě fungovala před první světovou válkou, se tak hlavním problémem stala modernizace, respektive přestavba, staré čistící stanice v Bubenči. Regulační plány s modernizací kanalizace počítaly, do soutěží byla tato otázka výslovně uvedena až v soutěži na jihovýchodní sektor – projektanti museli počítat s kanalizační regulací Botiče v podobě stavby několika čistících stanic. Po spojení obcí do Velké Prahy se Kanalizační kancelář musela vypořádat s problémem napojování dalších obcí do ve své podstatě uzavřeného systému Lindleyovy gravitační kanalizace. Problém do budoucna ale netvořila samotná kanalizační síť, která mohla pojmout mnohem větší objem splašků než doposud, ale závěrečná část celého procesu – samotná čistící stanice v Bubenči.

Projekt původní kanalizace počítal se 150 000 napojených obyvatel a s maximálním denním průtokem 4 005 l/s, což odpovídalo 120 – 140 l/osobu/den.²⁸⁷ Původní rozsah kanalizovaného území se také postupně rozšířil z původních 88,5 km² na 172,1 km² v roce 1934 stavbou doplňovacích kmenových stok C, D a E a odkanalizované území se zvětšilo na 8850,9 ha včetně 450 ha řeky Vltavy.²⁸⁸ Samotná stoková síť byla dimenzovaná na mnohem větší průtoky, při velkých deštích byla schopna pojmout i třikrát větší množství normálního stavu splašků, nicméně nejslabším bodem byla v tomto ohledu čistírna. Celková situace ale ve městě nebyla příznivá ani kdyby nebyly problémy s dalším vývojem čistírny. Systém totiž selhával i z jiných příčin.

Ačkoliv meziválečná Praha kanalizaci naplno využívala, ani po skončení války, více jak 14 let po spuštění systému, nebyla stoková síť zcela dokončena. Např. v Karlíně ještě v roce 1923 řešili defraudační aféru spojenou s nedokončenou shýbkou pod Vltavou a na ní napojenou kanalizaci.²⁸⁹ Problémem se také ukázala faktická provázanost městských částí nezávisle na tom, zdali jsou z právního hlediska jedním městem či nikoliv.

Pro napojení dalších obcí a vyřešení těchto problémů proto v Praze vznikly investiční plány, které měly podpořit rychlejší výstavbu kanalizačních stok – nejprve pětiletý pro léta 1924 až

²⁸⁶ Fr. Topinka 15. 4. 1952 prezidentu MAP. AAV, f. MAP-ÚSM, kt. 85, sign. 518.

²⁸⁷ Drnek Kryštof, Praha - od zemské metropole monarchie k hlavnímu městu republiky. Vývoj logistického zázemí města v letech 1913-1952. Diplomová práce, obhájeno 2010, s. 61.

²⁸⁸ Zika Eduard, O některých problémech pražské kanalizace, in: Plyn a voda, roč. 14/1934, č. 11, s. 369.

²⁸⁹ Protokol o 1. řádné schůzi Ústřední správní komise hlavního města Prahy konané dne 8. ledna 1923. AHMP, f. MHMP I. - Protokoly sborů městské správy, i. č. 869.

1928 a později plán desetiletý, oba přitom patřily do Velkého investičního plánu.²⁹⁰ Počítal s dostavbou 1 123 961 m stok a stokového potrubí za 589 023 917 Kč²⁹¹ a zahrnoval do nové kanalizační sítě území Prahy o velikosti 171,62 km².²⁹² V rámci plánů bylo vybudováno v meziválečném období více jak 520 km nových trvalých stok.²⁹³ Jejich výstavba se odehrávala nepřetržitě, plánování se dělo na základě generálních projektů pro jednotlivá pražská území.²⁹⁴

Kanalizační síť se také potýkala s dalšími dvěma problémy. Už v předchozích kapitolách²⁹⁵ byl zmíněn problém s pražskými potoky. Městské potoky totiž pro vzdálenější obce a periferie fungovaly jako recipienty odpadní vody a přiváděly znečištěnou vodu dovnitř do města, kde znečišťovaly řeku a přinášely zpět tyfus, který se s novou vodárnou a čistírnou povedlo z města dostat. Obzvláště velký problém to bylo v případě živelně vznikajících nouzových kolonií. Jako příklad nejhorší situace lze uvést potok Botič, který speciálně ve svých zprávách zmiňoval městský fyzik dr. Procházka, ale jeho problém byl široce znám. „Že potok Botič vodami srážkovými smíšenými různými odpadky a nečistými tekutinami, vodami průmyslových a živnostenských závodů, fekaliemi všeho druhu, různými hmotami jinými a to v obcích na něm ležících znečišťován byl a dosud se tak znečišťuje, jest obecně známi a nepotřebuje bližších důkazů.“²⁹⁶ Kromě znečištění v této podobě ale potokům hrozilo také průmyslové znečištění, v případě Botiče se uvažovalo o svedení odpadových vod z nově vznikající plynárny v Michli. Pro potoky tak nakonec vznikl plán rozsáhlého zatrubnění a jejich využití jako recipientů dešťové vody. Část těchto plánů nicméně vznikla již za Lindleye a k jejich zastokování došlo ještě před první světovou válkou.²⁹⁷ Zastokovány nakonec byly potok Kunratický (36,82 km²), Botič (137,7 km²), Rokytka (152 km²), Dalejský (36 km²), Šárecký (115,42 km²), část Motolského (13,84 km²), Radlický (3,08 km²), Brusnice (4,5 km²), Dejvický (5,9 km²) a Strašnický (7 km²). Jako dešťové výpusti fungovalo posledních pět zmíněných potoků, které byly při regulaci zaklenuty.²⁹⁸

²⁹⁰ Drnek Kryštof, Praha - od zemské metropole monarchie k hlavnímu městu republiky. Vývoj logistického zázemí města v letech 1913-1952. Diplomová práce, obhájeno 2010, s. 61.

²⁹¹ Je k tomu nutno připočítat ještě dalších 130 000 000 Kč jako rozdíl mezi již zahrnutým vkladem do nové trojské čistící stanice, úpravami ve stávající Bubenečské čistírně a nově plánované čistírně v Kralupech nad Vltavou. Košacký Marcel, Vývoj pražské kanalizace v 19. a 20. století. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2000, s. 64.

²⁹² Zika Eduard, Pražská kanalizace v době poválečné, Věstník hlavního města Prahy, r. 1926, č. 40, s. 624.

²⁹³ Konkrétně 520 931 m. Výpočty na základě statistik Křeček Josef, Historie pražské kanalisace. Vydáno pro podnikovou potřebu, 1962. Do výpočtů nebyly zahrnuty dočasné stoky, ale jen ty, které byly označeny jako trvalé.

²⁹⁴ V roce 1920 tak proběhl např. gen. projekt pro území Břevnovsko-Střešovické, v roce 1921 pro Strašnice a mj. i pro novou plynárnu v Michli, 1922 pro území Vysočansko-Hloubětínské, 1924 projekt na odvodnění Hostivaře. Zika Eduard, Pražská kanalizace v době poválečné, Věstník hlavního města Prahy, r. 1926, č. 40, s. 657.

²⁹⁵ V části 3. Kapitoly, věnující se zdraví obyvatel a při řešení Botičského potoka v soutěži na jihovýchodní sektor.

²⁹⁶ Cís. král. místodržitelství pro království České Radě král. hlav. města Prahy dne 26. července 1913 ve věci vyčištění řečiště Vltavy při ústí potoka Botiče. APVK, f. PK, kt. 153, sign. H - 646.

²⁹⁷ Jedná se například o velkou část Motolského potoka.

²⁹⁸ Čísla v závorce uvádějí velikost jejich povodí. Zika Eduard, O vývoji a nynějším stavu pražské

V rámci postupného zastokování celé Prahy také došlo k vybudování nového sběrače, označeného jako stoka E. Ten byl pro město důležitý, protože sváděl splašky z pravého břehu řeky, které nebyly svedeny do původního stokového systému, především pak z území libeňsko-vysočanského.²⁹⁹ O podružné čistírně pro tuto oblast uvažoval už William Heerlein Lindley, vzhledem ke špatné dostupnosti i pro kmenovou stoku A. K jejímu vybudování však nikdy nedošlo a to ani ve formě zkušební čistírny. Svedení průmyslové oblasti do Vltavy samozřejmě přinášelo velké problémy s čistotou řeky a znatelně podvazovalo schopnost kanalizačního systému vyčistit splaškové vody z celé oblasti. Pro oblast byl alespoň jako první etapa vybudován nový nábrežní kmenový sběrač, stoka E, který nahradil původní kmenovou stoku. Na novou stoku bylo již roku 1931 vyhrazeno v rozpočtu 6 777 480 Kč a pro svou důležitost byla zařazena do kategorie nouzových prací. Stavba stoky E byla úspěšně dokončena až roku 1938, kdy se zároveň začala konečně řešit i otázka nové čistírny.

Zatímco stokový systém byl relativně úspěšně řešen dalším budováním, ukazovalo se, že původní čistírna nebude rostoucímu objemu splaškové vody stačit, což bylo jedním ze tří hlavních důvodů k realizaci nové čistírny. Kromě toho také město muselo řešit problematiku využití vzniklých kalů, které oblast kolem Bubenče pravidelně trápily zápachem z kalových polí, která byla nevhodně umístěna na Císařském ostrově. Odtud se přes léto kaly odvážely na další zpracování po proudu řeky kalovými loděmi, či se v zimních měsících nechávaly vyhnít na místě.³⁰⁰ Třetím velkým problémem pak byla čistota řeky, resp. její znečištění. Podle testů provedených v roce 1931 ztrácela vltavská voda po celé své délce, ale hlavně přímo pod čistírnou, velice rychle kvality říční vody.³⁰¹

Začátkem 20. let se proto v Praze intenzivně rozhořela debata ohledně dalšího hygienického zabezpečení města v souvislosti s jeho rozvojem a výstavbou bytů. Vedle otázky vodárenské se proto objevil i problém nové čistírny. Základním výpočtem, od kterého se odvíjely další plány nejen v této tematice, byl předpokládaný počet obyvatel, které měla v budoucnu Praha mít.

kanalizační otázky, jakož i o jejím řešení v budoucnu, Technický obzor, roč. 38, č. 10, s. 180.

²⁹⁹ Toto území obsahuje Libeň, Karlín od Invalidovny na východ, Žižkov od Ohrady na východ, Vysočany, Hloubětín, Kobylisy, Troju, část Ďáblic, Střížkova, Proseka, Hrdlořez a Chval. Posledně jmenované čtvrtě byly z větší části odkanalizovány pomocí žumpového systému. Odpovídalo to i jejich vesnickému rázu. Zíka Eduard, O vývoji a nynějším stavu pražské kanalizační otázky, jakož i o jejím řešení v budoucnu, Technický obzor, roč. 38, č. 10, s. 180.

³⁰⁰ Problematika kalů byla v Praze poměrně zásadním společenským tématem, ačkoliv se může zdát, že je to jen okrajový problém. V první řadě vyhnílé kaly fungovaly jako zajímavý obchodní artikl, o který se zajímali zemědělci z okolí Prahy, a který čistírně přilepšoval k provozu nemalými částkami. Jednání se zemědělci nicméně nebyla příliš příznivá, protože si vynucovali stále nižší ceny a bránili dalšímu využití kalů jinde. Kalová obchodní politika se odrazila i v dalších plánech na rozvoj čistírny, což bude ukázáno později. Ke kalům se také postupně připojila široká agenda stížností na zápach a s ní spojené mýty a výmysly. Obzvláště před vypuknutím první světové války se v Kanalizační kanceláři pravidelně objevovaly stesky na zápach, který v létě nedovoluje v okolí ostrova takřka existovat. Jásek Jaroslav, Vrbová Alena, Palas Jan, Pražské kaly, Praha 2009.

³⁰¹ Vondráček Bohuslav, Vliv rozvoje Prahy a obcí okolních na čistotu vody vltavské v Praze, Věstník hlavního města Prahy, r. 1931, roč. 38, č. 36, s. 671.

Prognóza vznikla celá řada, nástroje k jejímu určení se lišily podle zaměření, ke kterému aspektu pražského vývoje byly směřovány. Pro potřeby kanalizační se proto pracovalo s počtem obyvatel 1 600 000 pro rok 1960, s možností vzrůstu až na 2 mil. lidí v roce 2000. Tomuto počtu pak odpovídal objem zpracovatelných splašků 200 – 250 litrů na osobu a den.

Kanalizační kancelář, integrovaná do Městského stavebního úřadu odbor 9, se otázce výstavby nové čistírny, nebo její zásadní modernizace ze začátku oficiálně příliš nevěnovala. Úředníci úřadu a její přednosta, dr. Zika, měli plno práce s realizací výše uvedených modernizačních změn stokové sítě, realizaci nové čistírny tak odsunuli do neúředních návrhů. První realizovatelný návrh tak předložil až v roce 1925 penzionovaný bývalý geometr kanalizační kanceláře Ing. Eduard Máslo.³⁰²

6.5.1 Projekty Máslo – Douda, Z1 a Z2

Není jasné, jestli Ing. Máslo, který se odborně podílel i na předlindleyovských³⁰³ projektech kanalizace, svůj projekt podal na základě vlastního uvážení, nebo jestli byl osloven úřadem, podobně, jako se to stalo v případě Ing. Vancla a jeho projektu na budoucí zásobení Prahy pitnou vodou.³⁰⁴ Ani jedna varianta nelze uspokojivě určit, protože se sice nedochovaly žádné smlouvy ani neoficiální zprávy o najmutí projektanta, ale na druhou stranu jsou Máslovy výpočty a projekty podloženy oficiálními prameny, které by sice mohl získat i jako soukromá osoba na základě své dlouholeté činnosti, ale spíše svědčí o oficiálním styku.

Ať už je původ projektu jakýkoliv, předložil Ing. Máslo v roce 1925 Stavebnímu úřadu 9 projekt na přeložení stávající čistírny do nově projektovaného objektu mimo okruh města. Protože ale krátce na to v roce 1926 zemřel, o dopracování potřebných výpočtů a podání celého projektu k vodoprávnímu jednání se postaral Ing. Douda.³⁰⁵ Z toho důvodu byl projekt nadále pojmenován jako „Máslo-Douda“. Základním rysem nové čistírny bylo její umístění na pozemky do Řeže, zhruba 11 km od původní čistící stanice. Tento prvek se posléze stal ústředním kamenem dalšího jednání ohledně modernizace čistírny a nejspíše se stal také základním problémem, proč nebyl projekt v brzké době schválen v rámci vodoprávního řízení. Kromě tohoto nejvíce viditelného rysu ale projekt původně počítal s umístěním další pobočné čistírny v Braníku kvůli odvodnění oblasti Kunratického potoka.

Projekt „Máslo-Douda“ byl prvním projektem, který byl v meziválečném období podán, a ovlivnil další vývoj v tomto odvětví až do poválečné doby. Nebyl nicméně jediným, v důsledku jeho vzniku byla ve 30. letech vyprojektována celá řada dalších čistíren. Projekt „Máslo-Douda“

³⁰² Ing. Eduard Máslo (1861-1926), vrchní stavební rada, geometr a konstruktér kanalizační kanceláře. V této době na odpočinku.

³⁰³ K vývoji kanalizačního systému v Praze před realizací projektu Ing. Lindleye přehledně Jásek Jaroslav, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006; Drnek Kryštof, Praha a její logistické zázemí. Proměny města a jeho technických sítí v letech 1913-1952. Rigorózní práce, obhájeno 2011.

³⁰⁴ Blíže k problematice zásobení Prahy vodou v další podkapitole.

³⁰⁵ Ing. Václav Douda (1880-?), vrchní stavební rada, od r. 1926 přednostou Stavebního úřadu 9A.

počítal se těmito základními údaji pro Prahu – plocha k odkanalizování činila, po odečtení území Vltavy a plochy neodkanalizovatelné, 16 270 ha, počet předpokládaných obyvatel se pohyboval v rozsahu od 1 536 000 lidí při nejřidším zalidnění po 2 125 000 při nejhustším, přičemž střední a nejpravděpodobnější hodnota byla 1 700 000 obyvatel v letech 1985 – 2005.³⁰⁶ Denní hodnota splaškové vody, přivedené do čistírny byla stanovena na 140 l/osobu/den (maximální hodnota pak 200 l/osobu/den), objemem to znamenalo 240 000 m³ splašků za den (max. 340 000 m³) – denní vteřinové maximum tak bylo 3 880 l/s, noční 1 800 l/s.³⁰⁷

Ing. Máslo území Prahy rozdělil na tři sektory – první a druhý byly určeny k odkanalizování, třetí nikoliv. Většinový první, obsluhovaný stokami A, B, C, D a E, měl být zaústěn do hlavní čistírny, druhý, tvořený územím kunratického potoka, pak do vlastní pobočné čistírny v Braníku.

Na základě uvedených výpočtů pak bylo určeno, že jediné vhodné místo pro stavbu čistírny dimenzované pro tyto objemy je na pravém břehu Vltavy severozápadně od obce Řež-Husinec, ve vzdálenosti 13 km od dosavadní čistírny. Výhodou byl i poměrně blízký soutok Labe a Vltavy, kde mělo napomáhat k lepšímu ředění splašků větší množství vody, a okolní zemědělská krajina, která měla zajišťovat lepší odbyt kalů jakožto hnojiva.

Způsob čištění zůstal stejný jako v případě Lindleyovy čistírny – tj. čistě mechanický. Ing. Máslo soudil, že „úplně vyčištění splašků není nutné.“³⁰⁸ Biologické čištění splašků se neplánovalo, protože bylo pro stavbu příliš drahé a neracionální.³⁰⁹ Filtrace se měla odbývat na hrubých, strojně obsluhovaných česlích, dvojitém lapáku písku a 72 usazovacích nádržích, z nichž bylo 18 rezervních kvůli možnosti nepřetržitého usazování.³¹⁰ Při pozdějších kritických náhledech na projekty se uváděla i nemožnost využití biologického čištění na základě přílišné nezkušenosti s jeho použitím. Umělé biologické čištění s kvašením kalu, vývojem metanu a následnou aktivací vodného kalu se začalo používat ve větším měřítku až v roce 1924 v Německu, tedy jen rok předtím, než Ing. Máslo svůj projekt podal.³¹¹ Přírodní biologické čištění sice pro čistírnu v úvahu přicházelo, ale pozdější vývoj kanalizační otázky a projekty ze soutěže ukázaly, že tento systém pro Prahu není vhodný. Stejný princip čištění splašků měl také urychlit proces schvalování a přenesení vodoprávního povolení ze staré čistírny na novou³¹², ale tento předpoklad se ukázal jako lichý.

Celková předpokládaná cena za vybudování celého nového systému byla spočítána na 151 mil. Kč – samotná čistírna byla oceněna na 67 mil. Kč, přírodní štola do Řeže na 34 mil. Kč a

³⁰⁶ Technická zpráva ku projektu Ing. Máslo - Doudy na konečnou úpravu odvodňovací sítě obce Pražské a výstavbu definitivních čistíren vod odpadních, s. 1. APVK, f. PK, kt.1166, sign. H-5705.

³⁰⁷ Tamtéž, s. 2.

³⁰⁸ Tamtéž, s. 4.

³⁰⁹ Tamtéž, s. 5.

³¹⁰ Vondráček Bohuslav, Vývoj stokování města Prahy, Plyn a voda, r. 1937, roč. 17, č. 6, s. 304.

³¹¹ Schulz František, Zpráva o výsledcích soutěže, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 3.

³¹² Vondráček Bohuslav, Vývoj stokování města Prahy, Plyn a voda, r. 1937, roč. 17, č. 6, s. 304.

dalších 50 mil. na systém zpracování kalu.³¹³

Projekt následně vyvolal širokou diskuzi, která odbornou kanalizační veřejnost názorově rozdělila. V roce 1926 došlo k rozdělení Stavebního úřadu 9 (do kterého byla předtím včleněna původní kanalizační kancelář), zodpovědného za kanalizační tematiku, na dva úřady, z nichž jeden, Stavení úřad 9A - Výstavba a správa čistírny kanalizační, byl zodpovědný čistě jen za stavbu nové čistírny. V jeho čele stanul Ing. Douda, který pak dostal za úkol spolu se svým novým úřadem projekt dopracovat do úřední podoby, což personálním vztahům mezi pražskými kanalizačními experty příliš nepomohlo.³¹⁴

Hlavním kritikem projektu „Máslo-Douda“ byl Ing. Eduard Zika³¹⁵, který stál v čele Stavebního úřadu 9. Proti projektu se kriticky vymezoval a vytýkal mu řadu chyb, které podle něj měl. Ačkoliv Ing. Zika dal podnět k vypracování protestního projektu, a sám přitom jeden další přímo vypracoval, ve 30. letech se již ve vypracování nového projektu sám přímo neangažoval. Zdali na to měla vliv i situace ve 20. letech můžeme říci jen stěží, nicméně od roku 1930 byl Ing. Zika sám ve vedení odboru 9A, kde dohlížel na zpracování generálního projektu a jeho vodoprávní povolování.

Projekt „Máslo-Douda“ byl k vodoprávnímu řízení podán 18. února 1929 pod č. j. 788/29-IC /č.j.50/29-9A/, předtím byl tři roky připravován jako generální projekt na Stavebním úřadu 9A pod vedením Ing. Doudy.³¹⁶ Série připomínek k projektu na základě souběžně probíhajícího vodoprávního povolování klecanského jezu povolovací proces zbrzdila a nutila odbor 9A celý projekt přepracovat. 1. února 1930 převzal agendu úřadu 9A Ing. Zika a souběžně s prací na doplňcích, vyžádaných Zemským úřadem, nechal vypracovat nový úřední projekt, který podle jeho názoru lépe vyhovoval situaci než původní čistírna Ing. Másla, která podle jeho názoru přestala svým původním projektem Praze vyhovovat. Vedle toho pak Ing. Zika sám vypracoval ještě jeden projekt soukromý. Nicméně 23. března 1932 úřad 9A původní projekt s doplňky podal Zemskému úřadu k opětovnému projednání. Vzhledem ke složité situaci, která kolem čistírny panovala z hlediska vodoprávního, personálního, ale i organizačního, byla žádost k vodoprávnímu projednání pozastavena a na základě konání soutěže a chyb, které Ing. Zika

³¹³ Zápis o schůzích komise určené městskou radou ku projednání návrhů pana vrch. stavebního rady Ing. Ed. Másla na rekonstrukci čistící stanice v Bubenči a výstavbu nových kanalizačních čistíren, konané 30. června a 13. července 1926. APVK, f. PK, kt. 1166, sign. H-5705.

³¹⁴ Pozdější historické zpracování kanalizační historie z pera JUDr. Josefa Křečka je ke správní přeměně stavebního úřadu značně rezervované: „Je těžko zjistiti, zda důvody pro zřízení zvláštního úřadu pro čistírnu byly podloženy důvody ekonomickými nebo technickými anebo zda snad našlo o politikum, spočívající v tom, že některá z koaličních stran politických, vládnoucí na radnici by byla potřebovala míti k dispozici pro své věrné další přednostenské místo a zvýšiti si tak vliv v obecních záležitostech.“ Ačkoliv lze Dr. Křečka podezírat z předpojatosti, dané dobou, kdy práce vznikala, při srovnání s některými politickými praktikami, které se s časem nemění, nelze tuto variantu zcela vyloučit. Křeček, J., Historie pražské kanalisace /od doby nejstarší do roku 1961/. Pro podnikovou potřebu zpracoval právník PKVT JUDr. Josef Křeček v roce 1962.

³¹⁵ Zika Eduard (1879-1943), od roku 1922 přednosta kanalizačního úřadu.

³¹⁶ Stavební úřad odb. 9A hlav. města Prahy radě městské - referátu 1.C. V Praze, dne 15. listopadu 1932. APVK, f. PK, kt. 1166, sign. H-5705.

postavil do rozporu s druhými dvěma projekty, vypracovanými za jeho vedení, se od roku 1932 čekalo, jak se situace nadále vyvine.

Oba projekty Ing. Ziky se od původního plánu na čistírnu lišily především využitím umělého biologického čištění splašků pomocí aktivace kalu a metanolového kvašení, využívaného v již uváděném příkladu Německa. Biologické dočišťování probíhalo v aktivačních nádržích délky 50 m, šířky 6 m a hloubky 3 m s mechanickým promícháváním obsahu rotujícími koly o vodorovné ose a vháněním vzduchu filtračními deskami ve dně.³¹⁷ Ing. Zika na modelu, vybudovaném v Bubenči a na základě pokusné čistírny v Troji, odmítl Máslův koncept prosté mechanické sedimentace jakožto naprosto nedostatečný systém čištění splaškové vody. Ačkoliv nesouhlasil ani s umístěním v Řeži, vzhledem k již zakoupeným pozemkům na tomto místě navrhl vlastní čistírnu, která ale pracovala na již zmíněném moderním principu aktivace. Umístění v Řeži dle jeho názoru fatálním způsobem prodražovalo celou stavbu a proto ho v zásadě odmítl. Vedle nevhodné lokalizace blízko řeky a úzkého profilu celého pozemku byl pro Ing. Ziku zásadním problémem necelých 7 km dlouhý stokový přivaděč, který stavbu neúměrně prodražoval až o 107 mil. Kč a zároveň stál v problematické pozici vůči regulovanému klecanskému jezu, který státní správa chtěla mermomocí prosadit.³¹⁸ Pro nesouhlas s řežskými pozemky proto vypracoval soukromý projekt na vybudování čistící stanice přímo na Císařském ostrově – procedura aktivace splašků byla stejná jako v oficiálním projektu, změnilo se jen umístění stanice a došlo k doplnění o podružnou čistírnu na Tříkrálce v Bohnicích pro území Šáreckého údolí, Sedlec a Bohnice.

Císařský ostrov byl nicméně pro další rozvoj měst poměrně problematický a Státní regulační komise na jeho další vývoj měla neujasněný pohled. Dosavadní čistírna ho využívala jako deponii kalových polí, odkud se kal v létě odvážel příslušnými kalovými loděmi a v zimě zde byl uskladněn. S tím byla spojena i problematika zápachu, který obtěžoval široké okolí. Řežský i ostrovní projekt nicméně s kalovou otázkou spojil jejich dálkové čerpání do deponie u Veltrus a Zdib a jednalo se tak jednak o eliminaci zápachu umisťovaných procesů a jednak o jiném využití ostrova pro rekreaci a sport.

Státní regulační komise hodlala v regulačních plánech ostrov vyhradit stavbě plovárny a sportovního stadionu, proto 15. března 1930 vydala dekret, kterým zakazovala využití ostrova pro stavbu čistírny, nicméně o rok později ji povolila za předpokladu, že stavba nebude rušit okolí. Teprve poté Ing. Zika přišel se svým návrhem postavit čistírnu na ostrově. Toto umístění bylo také vhodné z hlediska stokové sítě a zaústění dosud neukončené stoky E z vysočansko-libeňského území. Dosavadní vedení stoky neumožňovalo svým sklonem podejít řeku kompletně

³¹⁷ Podklady pro soutěž na generální projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. 1. díl, A. Všeobecný úvod. APVK, f. PK, kt. 1165, sign. H-5698.

³¹⁸ Přehled debaty o výsledcích soutěže. Ing. Dr. techn. Eduard Zika, ústř. rada hl. m. Prahy. Soutěž na generální projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 34.

na levý břeh do čistírny, proto bylo nutné buď čistírnu postavit na pravém břehu (tj. v Řeži či v podružné čistírně v Troji), či podejít řeku částečně na území ostrova. Z využití ostrova nicméně panovaly oprávněné obavy, které se naplno ukázaly při hodnocení soutěžních projektů.

6.5.2 Soutěž

Za této situace, kdy probíhalo vodoprávní řízení, a byly kromě toho předloženy tři rozdílné projekty, došlo k vyhlášení soutěže. Městská rada ji vypsal na základě doporučení komise techniků, kteří se rozhodli, že by bylo dobré dát tak možnost celou problematiku posoudit i dalším obecním technikům. Na základě výsledků se pak měl případný vítězný projekt zpětně předložit vodoprávnímu řízení ke schválení.³¹⁹ Podle Ing. Mrkvana, člena posuzovací komise, šlo především o zásluhu Ing. Ziky, že byla soutěž vypsána³²⁰, což ovšem o pár let později Ing. Zika sám popřel: „*Byl jsem v r. 1931 proti vypsání soutěže a poukazoval jsem na to, že vypsání soutěže jest předčasné...*“³²¹

Soutěž samotná byla oficiálně vypsána vyhláškou č.j. 3469/33-IC ze dne 2. května 1933 a ukončena k 15. březnu 1934. Komise, která soutěžní návrhy posuzovala, se sestávala ze 17 členů a dvou expertů: Ing. Bohuslav Bartošek, ministerský rada, Ing. Otto Cvrk, člen ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy, MUDr. J. Čančík, profesor Karlovy univerzity, Ing. Václav Douda, ústřední technický rada a spoluvůrce projektu „Máslo-Douda“, Ing. Adolf Ernest, profesor VUT v Praze, Ing., Karel Holinka, ústřední technický rada, Ing. V. Krouza, profesor VUT v Praze, Ing. T. Mrkvan, člen ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy, Ing. Alois Nový, ústřední technický rada a člen ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy, MUDr. Ladislav Procházka, ústřední ředitel zdravotní služby hl. m. Prahy, Ing. Arch. V. Prokop, technický rada a člen ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy, Ing. dr. J. Racek, vládní rada, PhDr. František Schulz, profesor VUT v Praze, Arch. František Šimáček, člen místní rady hl. m. Prahy, Ing. E. Thoma, profesor VUT v Praze, Ing. František Topinka, vrchní technický rada, Ing. Bohuslav Vondráček, vrchní technický rada, Ing. dr. Václav Vrbenský, docent VUT v Praze a Ing. Rudolf Žižka, ústřední ředitel technické služby a člen ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy.³²²

Již při vypracování soutěžních podmínek vznikly mezi členy komise určité rozpory, které předznamenaly budoucí sporná místa. Došlo k rozšíření působnosti soutěže, a tím i možnosti

³¹⁹ Zápis o 1. schůzi poroty pro posouzení soutěžních návrhů na stavbu ústřední kanalizační čistírny Velké Prahy konané dne 2. března 1932 v zasedací síni č. 1 Staroměstské radnice o půl 4 hod. odpol. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³²⁰ Tamtéž.

³²¹ Přehled debaty o výsledcích soutěže. Ing. Dr. techn. Eduard Zika, ústř. rada hl. m. Prahy. Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 35.

³²² Takto porota vypadala na konci soutěže. Během celého roku jednání totiž dva z původních členů, Ing. J. Vendl a prof. A. Matoušek, zemřeli a byli nahrazeni Ing. Rackem, prof. Krouzou a doc. Vrbenským. Posudek soutěžné poroty o projektech nových kanalizačních čistíren hl. m. Prahy. Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 1.

účasti soutěžících, z lokální na celorepublikovou. Uvažovalo se i o rozšíření na soutěž mezinárodní, ale tomuto záběru neodpovídala výše ocenění, které bylo pro výherce připraveno – pro první cenu 50 000 Kč, pro druhou 30 000 Kč, pro třetí 20 000 Kč a dalších 70 000 Kč pro nákup případných dobrých ale nevýherních projektů.

Původně byla soutěž určena jen pro obecní projektanty, s čímž souvisela i otázka jejich ohodnocení a uplatnění autorských zákonů.³²³ Rozšířením na celorepublikovou působnost se otázka ohodnocení částečně vyřešila (pokud jde o odměnu), ale zkomplikovala se v případě autorských práv, která si u svých projektů pojistil přímo v podmínkách Ing. Zíka, nicméně někteří soutěží se o ně po skončení klání ucházeli také.

Druhým velkým sporem v porotě bylo uchopení problematiky umístění čistírny a konkrétně Císařského ostrova. Mezi komisaři se řešilo, zda se má nějak omezovat výběr míst na ta již vybraná, tj. Řež a ostrov, či zda ponechat projektantům volnou ruku. Otázkou totiž bylo, jestli město bude ochotno zaplatit či ohodnotit projekty, které využívají již zpracovaná místa a které by de facto duplikovaly již vytvořené projekty. „*Pan prof. Schulz pozastavuje se nad tím, že se má znovu konati práce, která byla již provedena a že jí má obec znovu platiti. Pan prof. Ernest myslí, že obec nebude platiti za něco, co již má. Má-li obec vypracována veškerá možná řešení, netřeba vypisovati soutěž.*“³²⁴ V opačném případě se také řešilo, jestli naopak neomezit výběr a neponechat soutěžícím volnou ruku jen při výběru čistírenského procesu. V tomto případě panovala obava, že by došlo pouze k „opisování“ od stávajících projektů.³²⁵ Po proběhlé debatě nakonec došlo k uvolnění pravidel natolik, že bylo možno využít jak obou dosavadních míst, tak jakýchkoliv jiných, která soutěžící uznali za vhodné, to vše v rámci co největšího rozptylu možností jak problém kanalizace vyřešit. O stávajících projektech bylo rozhodnuto, že budou využity pro kontrolu nově podaných projektů, jejich použití v soutěži soutěžícími nakonec bylo povoleno.

Výsledek po uzavření soutěže byl pro všechny velkým překvapením. Ačkoliv byla otevřena širokým vrstvám projektantů, ve skutečnosti nikdo příliš nevěřil tomu, že bude takto specifická soutěž obesa větší počtem nabídek. Projektů ale nakonec přišlo patnáct, třináct soutěžních a dva podané mimo soutěž, což celou komisi zaskočilo a prodloužilo její rozhodnutí na celý rok. „*Podle mého mínění hlavní význam soutěže je v tom, že předešla výtce, že ve věci tak důležité nebyl slyšán hlas všech našich odborníků. Očekávalo se však, že se na soutěži zúčastní jenom odborníci, kteří skutečně znají provoz kanalizačních čistíren z vlastní praxe a ne jen ze studia literatury, tedy několik málo našich odborníků. Bylo proto překvapením, když se sešlo k soutěži*

³²³ Zápis o 1. schůzi poroty pro posouzení soutěžních návrhů na stavbu ústřední kanalizační čistírny Velké Prahy. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³²⁴ Zápis o 2. schůzi poroty pro soutěžné návrhy na výstavbu kanalizačních čistíren Velké Prahy. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³²⁵ Tamtéž.

Tabulka 10: Tabulka projektů na novou čistírnu odpadních vod

Projekt	Autoři	Umístění
Dorr	Ing. Vladimír Maděra Ing. J. Staněk Ing. G. Novák Ing. J. Ledvinka Ing. V. Hoffmann	2. cena – 55 000 Kč
Čistá půda	Fa. Lanna	2. cena - 45 000 Kč
Roztoky	Ing. Vladimír Maděra Ing. J. Staněk Ing. G. Novák Ing. J. Ledvinka Ing. V. Hoffmann	3. cena – 20 000 Kč
Úspora	Ing. Vladimír Maděra Ing. J. Staněk Ing. G. Novák Ing. J. Ledvinka Ing. V. Hoffmann	Zakoupen za 15 000 Kč
Praze ku zdu	Ing. Jan Gregor	Odměna - 15 000 Kč
Ostrov	Ing. Vladimír Maděra Ing. J. Staněk Ing. G. Novák Ing. J. Ledvinka Ing. V. Hoffmann	Odměna - 15 000 Kč
Zdraví všem	Ing. E. Zejda	Odměna - 10 000 Kč
Závlaha	prof. Jan Zavadil	Odměna - 10 000 Kč
Hygiena 3	Ing. Jaroslav Roth, Ing. F. Ballasko, Ing. J. Bulíček	Odměna - 5 000 Kč
Zdraví	Fa. L. Bill a Comp, dr. K. Skorkovský	Bez odměny
Čistý vzduch	Fa. Lanna	Bez odměny
Spád	Ing. Jaroslav Lanč	Bez odměny
Druhá řeka	doc. Emanuel Snížek, Ing. Bohumil Belada	Bez odměny
Mimo soutěž – Tichý	Ing. V. K. Tichý	Bez odměny
Mimo soutěž - Kroulík	prof. Alois Kroulík	Bez odměny

Zdroj: Schulz František, Zpráva o výsledcích soutěže, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 4.

³²⁶ Schulz František, Zpráva o výsledcích soutěže, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 4.

Spolu s překvapením nad množstvím podaných projektů se později poutalo i jisté zklamání, které je ale nutno brát s rezervou. Ve výše uvedené citaci si prof. Schulz stěžoval na velké množství projektů a přílišnou „teoretičnost“ z nich. Pravdou je, že expertů, kteří měli s kanalizační praxí více zkušenosti a mohli se soutěže účastnit, příliš nebylo – účast v soutěži se vylučovala s účastí v komisi, která sdružovala velkou část všech československých kanalizačních expertů. Výtka, že se neúčastnilo více praktiků, není příliš namístě, protože jich odborná veřejnost prostě a jednoduše více nabídnout nemohla. Proti kritice nad přílišnou literárností projektů se posléze řada dotčených autorů ohradila - koneckonců se týkala i kolektivu autorů, kteří podali projektů vícero a jejich projekty byly označeny jako obojího typu, tedy příliš teoretické, ale i ty opřené o praxi.

Porota se při rozhodování o projektech rozdělila na dvojice, které posuzovaly trojici projektů podle skupiny kritérií, která si předtím komise určila. Referující komisaři pak projekt předložili zbytku komise a společně se pak všichni shodli na finálním bodovém ohodnocení od 0 do 3 bodů, kterými jednotlivá kritéria ohodnotili. Kritérii pro hodnocení projektů byla:

- umístění
- technická kritéria
- zdravotní
- hospodárnost
- finanční
- chemická
- strojní
- vliv na odpad
- přizpůsobivost projektu a jeho možné zlepšení.³²⁷

Při hodnocení projektů a jejich klasifikace je vhodné je rozdělit do skupin, které odrážejí jejich shodné rysy. Původní hodnotící zpráva rozdělila projekty primárně podle místa, kam byly čistírny svými autory umístěny. Na základě tohoto rozdělení, uvedeného v následující tabulce, byly poté projekty stejně děleny i v pozdější literatuře, která se soutěží zabývala:

³²⁷ Zápis o 6. schůzi poroty pro posouzení soutěžních návrhů na generel. projekt nových čistírny Velké Prahy, konané dne 26. června 1934. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

Tabulka 11: Původní rozdělení projektů

Skupina	Projekty
Umístění na Císařský ostrov	Ostrov Zdraví Zdraví všem Čistý vzduch
Elektrolytické čištění splašků	Hygiena 3
Umístění na trati Podbaba-Řež	Dorr Roztoky Praze ku zdu
Čištění pomocí závlahy	Závlaha
Umístění k Labi	Spád Druhá řeka
Umístění k Řeži	Čistá půda
Umístění ve staré čistírně	Úspory

Zdroj: Topinka František, Stručný přehled projektů, Plyn, voda a zdravotní technika, 1936, roč. 16, č. 4, s. 9.

Pro lepší pochopení hodnocení komise je ale vhodnější projekty rozdělit odlišně. Vzhledem k dvěma základním hodnotícím kritériím, umístění čistírny a typ čištění, je vhodné podle těchto kritérií vzájemně porovnat i samotné projekty a tím docílit lepšího srovnání.

První způsob, jak projekty rozdělit, je podle místa stavby - na projekty umisťující stanici do Prahy a mimo ni. Do první skupiny patří projekty „Ostrov“, „Zdraví“, „Zdraví všem“, „Čistý vzduch“ a „Úspory“ a do druhé všechny ostatní. Při projednávání úvodních pravidel pro hodnocení projektů byl opět v řešení základní problém s využitím Císařského ostrova. Porota se po určité debatě shodla, že každý projekt, který ostrov využije, dostane z hlediska umístění automaticky 0 bodů. Ačkoliv většina projektů, která následně svoji čistírnu na ostrov skutečně umístila, chybovala i v dalších ohledech, bylo toto drastické omezení výběru místa řadou komisařů kritizováno. Problémem se to ukázalo u projektu „Úspora“, který navrhoval pro město finančně velmi výhodný systém modernizace stávající čistírny, ale kvůli výše zmíněnému pravidlu byl v kritériu umístění ohodnocen nulou.

Projekty umístěné na ostrov vzbuzovaly mezi komisaři obavy o stav vody v řece pod čistírnou. Snaha o přenesení čistírny mimo Prahu byla vedena hlavně ohledem na to, aby byl co nejdelší úsek pod městem zbaven zdroje případného znečištění a tím se umožnilo využití řeky pro rekreační a sportovní účely. Stejně tak bylo nutno brát ohledy na směrnici Státní regulační komise o využití ostrova. Z pěti projektů, navzdory skepsi k místu, tři projekty skončily ohodnoceny poměrně vysoko jako kvalitní vklad do budoucího vývoje. Nejlépe z této skupiny nakonec vyšel již zmiňovaný projekt „Úspory“, který vlastně s nijak radikálním ani revolučním nápadem nepřišel, „pouze“ navrhoval zásadní přestavbu a modernizaci stávající čistírny, se kterou se mělo začít okamžitě a na etapy, tak aby se začaly řešit problémy, které dosud čistírna

měla. Zvětšení objemu a zlepšení kvality čištěných splašků se mělo docílit přeměnou čistírenského procesu na plně biologický pomocí aktivace v moderním vybavení značky Dorr. Problém stoky E, která byla v té době asi největší chybou celého systému, se měl vyřešit stavbou pobočné čistírny v Podbabě, kam měla být napojena i oblast Podbaby, Sedlce a Bohnic. Projekt byl kladně hodnocen hlavně kvůli velké finanční úspoře, navzdory tomu, že vlastně s novou čistírnou nepřicházel. *"P. t. r. Ing. Prokop usuzuje, že projekt vymyká se soutěžným podmínkám a že je vsutku jen rekonstrukcí, ale pro jeho hodnoty cenné z dnešního hlediska obce pražské navrhuje odměniti jej tím, že by se zakoupil zvlášť, mimo ceny soutěže..."*³²⁸ I proto závěrečné hodnocení probíhalo v rozpačité atmosféře, zdali vůbec projekt ohodnotit a jak. Vzhledem k jeho nesporně praktickým dopadům se však porota nemohla, a ani nechtěla, projektu vyhnout a rozhodla o jeho zakoupení. *„Projednávaný projekt je milým překvapením. Je vidět, že se s tím někdo zabývá vážně, byť trochu proto podmínkám, což však nepovažuji za tak příliš závažné. Vyvolali jsme přec ideovou soutěž, chceme myšlenku. Použijeme z tohoto projektu zajisté mnoho námětů. Navrhuje jeho ocenění pro jeho klady a doporučuje, aby při konečné klasifikaci byl na tento projekt vzat zřetel."*³²⁹

Další dva pozitivně hodnocené projekty, „Ostrov“ a „Čistý vzduch“, stejně jako „Úspory“ pracovaly s nutností rozvedení stokové sítě do další jedné až dvou pobočných čistíren. Zatímco „Ostrov“ prošel hodnocením jako kvalitně zpracovaný projekt, který navíc zbytečně nezahluje oblast celého ostrova, u druhého projektu se řešilo, jestli se má skutečně hodnotit. Šlo totiž pouze o variantu jiného projektu „Čistá půda“, který byl ale podán samostatně. Nakonec se tak stalo, nicméně základním problémem jinak technicky pečlivě vypracovaných a kvalitních projektů byla jejich velká roztříštěnost, protože navrhovaly celkem tři varianty umístění čistíren a každá varianta pak měla ještě další dvě alternativy.

Zbylé dva projekty skončily v hodnocení o poznání hůře, protože podle hodnotitelů ani zdaleka nevyhovovaly daným podmínkám. Zatímco projekt „Zdraví všem“, který byl hodnocen jako vůbec první, byl pouze zbytečně naddimenzován, počítal s patrně nejvyššími náklady kolem 290 mil. Kč a zbytečně zabíral celý ostrov, projekt „Zdraví“ sklídl jen kritiku za to, že absolutně nereflexuje na jakýkoliv reálný vývoj stokové problematiky a autor o tématu stokové sítě absolutně nic neví: *„Autor nemá ani ponětí o pohybu splaškových vod ve stokách."*³³⁰ Technologie tohoto projektu byla založena na industriálních odstředivkách, které měly svůj předobraz ve Frankfurtu nad Mohanem, kde ale podle informací komisařů od tohoto systému upouštěli jako od naprosto nefunkčního.

Projekty v druhé kategorii, které stavěly čistírnu mimo Prahu, byly z hlediska umístění

³²⁸ Zápis o 10. schůzi poroty k posouzení soutěžných návrhů na generel. projekt nových čistírny Velké Prahy, konané dne 20. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³²⁹ Tamtéž.

³³⁰ Tamtéž.

hodnoceny různě. Nejhuře byly ohodnoceny projekty „Spád“ a „Druhá řeka“, které využily jako recipient splaškové vody místo Vltavy Labe. Jejich autoři tím chtěli odstranit z mnohem frekventovanější řeky zdroj znečištění kompletně, nicméně dle komise byl tento krok ze zásady chybný a nelogický, vzhledem k tomu, že je tok Labe menší a méně vydatnější než Vltava: *„Mimo to je nelogické od velkého toku Vltavy utíkat k malému toku Labe a to dlouhým nepřístupným tunelem. Je to velmi nevhodné řešení.“*³³¹ Pomineme-li nyní systém čištění odpadních vod, které byly v projektech využity, shodla se komise na tom, že Labe jako příjemce odpadních vod a zároveň zdroj surové vody pro spuštění čistírenského procesu je naprosto nevhodné. Kromě zahlcení řeky jen částečně vyčištěnou vodou³³² tu panovala reálná obava z toho, že ani všechna voda z řeky by nestačila k pohonu přirozeného biologického čištění, které oba projekty navrhovaly: *„Autor nemluví, kde bude brát vodu na osvěžení splašků při napouštění rybníků. Při zředění splašků 1:4, bylo by třeba odvésti za nízkých vodních stavů veškerou vodu z Labe do rybníků /elektrárna bez vody, řečiště suché!/.“*³³³ Kromě toho se velkou finanční i technologickou zátěží ukazovalo budování tunelového přivaděče, který měl být v obou případech dlouhý okolo 17 km.

Ostatní projekty využily tok Vltavy na třech dalších různých místech – „Dorr“ v Podhoří, „Praze ku zdaru“, „Hygiena 3“ a „Roztoky“ v Roztokách u Vltavy a „Čistá půda“ v Řeži na stejném místě jako projekt „Másl-Douda“. Rozhodnutí o bodovém odstupňování jednotlivých míst bylo obtížné a shrnul ho během svého referátu o projektu „Dorr“ Ing. Holinka: *„Co se týče umístění, je problematičké, kterému místu dáme nejlepší známku. Já jsem pro Řež = 3 body. Pak jsou ostatní: Roztoky /dál od Prahy, víc místa, ale je to střed rekreač. území/, Tříkrálka a Podhoří. Rozhodnutí mezi nimi je těžké. Tříkrálka a Podhoří jsou blíže /nevýhoda!, ale jsou na druhé straně řeky, kde není frekvence. V Podhoří území je chráněné, myslím, že bych se přiklonil pro Podhoří a tu bych kvalifikoval 2 body. /P. prof. Schulz: A Roztoky 1 bodem/.“*³³⁴ Z výše uvedeného vyplývá, že se komisi Řež stále jevila jako ideální místo pro novou čistírnu, protože v jejím okolí byla nejmenší hustota obydlenosti. Z hlediska použitelnosti už to bylo horší, protože místo samotné bylo relativně úzké a ještě se muselo zužovat kvůli úpravě terénu při stavbě a pro povodňové hráze.

Při hodnocení projektů podle způsobu čištění odpadních vod je možné soutěžní projekty rozdělit opět do dvou skupin – projekty, které vodu čistily použitím umělého biologického čištění

³³¹ Zápis o 8. schůzi poroty pro posouzení návrhů na řešení definitivních čistíren Velké Prahy, konané dne 6. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³³² *„Na s. 20. Techn. zprávy tvrdí autor, že by stokové vody nemusily se ani shybkou na druhý břeh Labe vést, nýbrž vypouštět přímo do řeky bez čistění /!/.“* Zápis o 8. schůzi poroty pro posouzení návrhů na řešení definitivních čistíren Velké Prahy, konané dne 6. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³³³ Tříkrálku uváděly projekty „Hygiena 3“ a „Zdraví všem“ jako místa pro kalojemy. Zápis o 8. schůzi poroty pro posouzení návrhů na řešení definitivních čistíren Velké Prahy, konané dne 6. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³³⁴ Zápis o 16. schůzi poroty k posouzení soutěžních návrhů na generel. projekt nových kanal. čistíren Velké Prahy, konané dne 10. dubna 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

pomocí aktivace a vyhánění, a skupina projektů, které použily přirozené biologické čištění. V první skupině je projektů devět, ve druhé jsou tři. Zbývající jeden projekt, Hygiena 3, je v tomto ohledu spíše výjimka, protože jeho autoři nepoužili ani jeden z výše uvedených způsobů. Místo toho navrhli vodu čistit pomocí experimentální elektrolýzy, kdy se odpad ve vodě měl shlukovat působením elektrického proudu, za použití 27 600 elektrod, umístěných ve 14 nádržích po 13 bateriích.³³⁵ Problémem tohoto typu čištění byla jednak absence odstranění rozpuštěného znečištění a jednak především abnormálně drahý provoz celého projektu – na každý den totiž byla propočítána spotřeba hliníku, používaného pro elektrody, na 769 – 1000 kg, což v závislosti na ceně za kilogram hliníku mělo stát čistírnu denně 18 – 20 tisíc Kč. Společně s cenou za 1 300 kW odebrané elektrické energie tak měla mít čistírna ročně schodek asi 15 mil. Kč. Technologie elektrolytického čištění odpadní vody přitom nebyla v zahraničí neznámá, nicméně se ukazovalo, že pro velkoformátové čištění odpadních vod velkých měst není vhodné: „P. prof. dr. Thoma k záležitosti elektrického čištění uvádí, že v Americe /Sierp/ podniků zařízení na toto čištění 7 odpadlo, jeden pracuje teprve krátkou dobu. Zastanci [sic!] uvádějí, že zařizovací náklady jsou menší, kal snáze vysychá atd. Naopak protivníci tohoto systému tvrdí, že toto čištění nepůsobí více než vápno na vodu, provoz je drahý, až o 260% dražší než jiné způsoby, a že kaly zůstávají stejně hnilobné“.³³⁶

Ve skupině tří projektů s přirozeným biologickým čištěním se používalo dvou různých způsobů dočištění kalové vody. U projektů „Spád“ a „Druhá řeka“ bylo využito biologických rybníků, projekt „Závlaha“ navrhoval využít závlahový systém, díky kterému by se kaly a odpad využívaly jako hnojivo pro zemědělskou půdu v oblasti Veltrus. Zatímco projekty využívající Labe celkově skončily ohodnoceny relativně nízko, velkou míru vlivu na to mělo i nepříliš kvalitní technické provedení výpočtů a nevěrohodně zdůvodněná technologie, závlahový projekt byl odměněn. Problém s umístěním čistírny k Labi byl již zmíněn, obtíže spojené s čištěním pomocí biologických rybníků byly dalším problémem, který oba projekty pohřbil. Podle komisařů autoři obou projektů očividně s tematikou přirozené biologické očisty vody nepřišli v praxi do styku: „(Děkuje za – pozn. K. D.) přednesený referát, který svědčí o tom, že autor projektu nepochopil náležitě svou úlohu.“³³⁷ Autoři obou projektů plánovali shodnou metodu dočištění sedimentované kalové vody v sérii rybníků, kde mělo proběhnout 40% zbylého procesu dočištění (60 % mělo být vyčištěno již v sedimentačních nádržích). Oba projekty byly v zásadě shodné, lišily se pouze vedením přírodní stoky, které v obou případech měla mít kolem 17 km. Komisaři se shodli v tom, že oba projekty nejsou životaschopné a nemají šanci na realizaci:

³³⁵ Topinka František, Stručný přehled projektů, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, 1936, roč. 16, č. 4, s. 11.

³³⁶ Zápis o 9. schůzi poroty pro posouzení soutěžních návrhů na generel. projekt kanalizačních čistíren Velké Prahy, konané dne 13. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³³⁷ Zápis o 8. schůzi soutěžní poroty pro posouzení návrhů na řešení definitivních čistíren Velké Prahy, konané dne 6. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

„Další závadu vidí p. vrchní r. Ing. Vondráček v tom, že projektant očekává a připouští v projektu zápachové závady. Stanice nemusí prý být bezzápašná. Tunel není přístupný v nejnižších svých místech. Průtok se má dít rybníky postupně z nejhořejšího do nejspodnějšího, odtud do odpadní stoky a do Labe. V důsledku toho by nejvyšší rybníky byly vlastně usazovacími lapáky. Život ryb by v nich byl problematický.“ ³³⁸

Oproti tomu projekt „Závlaha“ byl na mnohem vyšší úrovni. Na rozdíl od víceméně idealistických a z technologického hlediska nezvládnutých druhých dvou projektů byl tento v praxi použitelný. Projekt počítal s prodejem splašků jako hnojiva pro použití v zemědělství. Vzhledem k nutnosti využít co nejširší území pro ideální rozptyl odpadů byla čistírna projektována na 3-4 různá místa. Problémem bylo to, že autor projektu chtěl kvůli úspoře financí závlahu provádět na cizích pozemcích, což by bylo do budoucna riskantní – majitel pozemků mohl kdykoliv další závlahu odmítnout a de facto tak město vydírat, protože to by splašky někde použít muselo. Komise se shodovala, že závlaha by byla sice prospěšná, ale není zdaleka nutná. Autor projektu se také opíral o širokou zahraniční zkušenost s použitím závlahového systému, který byl zároveň jedním z nejstarších způsobů, jak se s odpadní vodou vypořádat. Ovšem v případě velkých měst se od tohoto systému v zahraničí postupně upouštělo, vzhledem k prostorové náročnosti, kterou to na okolí měst kladlo. *„Avšak i Berlín, ač disponuje ideální půdou /písky/ závlahy upouští, neboť nemůže již úpravy dále rozšiřovat a půda je přesycena dusíkatými látkami. To by se opakovalo zde též.“* ³³⁹

Všechny tři projekty zároveň prokázaly, že přirozené biologické čištění není pro město velikosti Prahy vhodné. Jednak velkou finanční náročností, kterou by znamenala nutnost zajistit pozemkové vlastnictví pro závlahu, resp. biologické rybníčky, stavba až příliš dlouhého přírodního tunelu, protože blízko města žádné vhodné místo není, ale především budoucí absolutní závislost města na rozmarech zemědělců. Panovala totiž oprávněná obava, že by si tito, vědomi si svého silného postavení, vzhledem k tomu, že město by svoje splašky prostě prodávat muselo za každou cenu, diktovali čím dál nižší cenu a pravděpodobně by došlo nakonec k předávání kalů zdarma. *„Zemědělské požadavky byly by jistě značně vysoké a nepřijatelné a zámožní zemědělci by dělali obtíže.“* ³⁴⁰

„Co se týče kalů: před 2,5 rokem navštívila mne deputace zájemců, s tím, abych vzal na vědomí, že za kal nebudou platit oni, nýbrž že obec musí za odebraný kal zaplatit. Prý kalojemy jsou soukromé a majitelé nebudou kal odbírat. Obec se již uvolovala dát kal prozatím zdarma a snad i něco přidat. Volil jsem jinou cestu: získal jsem pozemky, ač jsem nebyl dosti podporován a výsledek je již nyní vidět: Dříve jsme prosili, aby si kal vzali, dnes chodí oni k nám, obec má

³³⁸ Zápis o 8. schůzi soutěžní poroty pro posouzení návrhů na řešení definitivních čistíren Velké Prahy, konané dne 6. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³³⁹ Zápis o 12. schůzi poroty k posouzení soutěžných návrhů na generální projekt def. kanal. čistíren hl. m. Prahy, konané dne 6. března 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³⁴⁰ Tamtéž.

*možnost kal uskladnit a nedat si diktovat ceny... Když byla utvořena Velká Praha, bylo tomu podobně: Před tím každá obec měla smetiště, aniž by jí vadilo. Ale jak byla VIP, hned se smetky musely vozit až do Jenče. Rolníci se později smluvili, neplatili, chtěli zaplatit za dopravu smetků, ba nakonec jsme platili u vlečné, stojné atd. Dělal to 2 800 000 Kč ročně. Jakmile někdo vidí, že obec je v úzkých, využije toho. Tudiž i zde kalojemy musíme mít."*³⁴¹

Devět projektů vybavených umělým biologickým čištěním se v zásadě lišilo hlavně umístěním a skladbou provozu na projektovaných plánech. Vzhledem k logice věci se biologická aktivace kalu v projektech od sebe navzájem nelišila – proces nutný pro aktivaci kalu nelze příliš obměňovat. Měnilo se především vybavení svou typologií a značkou používané technologie, jednotlivé projekty pak mírou pečlivosti zpracování a přesností výpočtů, které komise hodnotila. Nejvýše hodnocený projekt „Dorr“ byl pojmenován po technologii stejného jména, která byla pro čistírnu použita. První tři ohodnocené projekty používaly mechanickou filtraci různé alternativní technologie pro aktiva – „Dorr“ využíval systém Relling-Hausen s kombinovaným mícháním a provzdušňováním splašků, „Čistá půda“ navrhovala dvě alternativy, biologické sprchy na škvárovém filtru či aktivaci v nádržích soustavy Hurd, a projekt „Roztoky“ počítal s aktivací v nádržích typu Hurd.

Projekt „Roztoky“ všeobecně vyhovoval, nicméně problematické bylo jeho umístění, protože v oblasti, kam měla být čistírna přesunuta, měla blízká obec Roztoky plánovanou stavbu vodního zdroje pro svou novou vodárnu. Projekt také využil budovu staré čistírny, kde měla nadále probíhat hrubá filtrace.³⁴² Na stejném místě plánoval čistírnu i projekt „Praze ku zdaru“, nicméně byl skoro o 150 mil. dražší. „Čistá půda“ byla v komisi posuzována spolu se svým sesterským projektem „Čistý vzduch“, byť se uvažovalo, zdali se má druhý jmenovaný projekt vůbec posuzovat jako soutěžní návrh, vzhledem k tomu, že byl až na umístění s „Čistou půdou“ totožný. Projekt, který pak skončil na druhém místě, byl obecně chápán jako vhodný, nicméně zbytečně složitý až nepraktický. *„Projektu vadí úžasná stránka strojní: p. prof. Schulz zde pravil, že by musel být pro obsluhu hodinář. Kal nesnese taková jemná zařízení, ani by to nevydrželo, bylo by to samá oprava."*³⁴³

Nejlépe ohodnocený projekt „Dorr“ byl vybrán nejen na základě výborně řešeného systému čištění, který byl podepřen i dobře odvedenými výpočty, ale taktéž díky praktickým pokusům, které autoři při navrhování projektu provedli. Spolu s projektem „Hygiena 3“ byl „Dorr“ hodnocen jako nejlépe propracovaný a zároveň prověřený praxí. I místo, v Podhoří, bylo vybráno vhodně, jedinou výraznou výtkou bylo relativně málo prostoru, který čistírně bránil v budoucím větším rozšiřování (místo bylo ještě maximálně na dvojici dalších usazovacích

³⁴¹ Zápis o 15. schůzi poroty k posouzení soutěžných návrhů na generelní řešení defin. kanal. čistíren hl. m. Prahy, konané dne 30. března 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³⁴² Přehled soutěžných návrhů, Plyn, voda a zdravotní technika, 1936, roč. 16, č. 4, s. 19.

³⁴³ Zápis o 14. schůzi poroty pro posouzení soutěžných návrhů na generel. projekt def. kanal. čistíren hl. m. Prahy, konané dne 20. března 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

nádrží).³⁴⁴

Vedle hodnocených projektů se pak komise zabývala ještě dvojicí projektů podaných mimo soutěž. Projekty byly podány tímto způsobem, protože se nezabývaly samotnou čistírnou, ale pouze procesem zpracování vzniklých kalů. Zatímco projekt Ing. Kroulíka byl doporučen jako podklad pro výstavbu pokusných vytápěných filtrů, projekt Ing. Tichého byl odmítnut jako nepoužitelný, navíc si pro komisi nepochopitelně³⁴⁵ nárokoval autorská práva na myšlenky z projektů Ing. Ziky a dostal se do sporu se zadáním, v němž byla autorská práva Ing. Ziky doslovně zmíněna.

Vzhledem k výsledkům rozvah komise je proto poněkud překvapující, jak byla soutěž nakonec vyřešena. První cena nebyla oficiálně udělena, místo toho byly uděleny dvě druhé ceny a jedna třetí, byť v závěrečné zprávě to bylo prezentováno jako první, druhá a třetí cena. Vzhledem k tomu, že podle komise žádný z projektů zcela nesplnil zadaný úkol, bylo patřičně sníženo i ohodnocení pro jednotlivá umístění.

Konečný výrok poroty byl takový, že nejvhodnějším místem pro stavbu čistírny zůstává Řež, nejlepším systémem pro čištění odpadní vody je prezentovaný systémem „Dorr“, jehož umístění v Podhoří by jinému projektu a systému nevyhovovalo. Došlo tak k symbióze obou projektů a de facto k uznání projektu Ing. Ziky.

Vzhledem k náročnosti řešení problému komise navrhla městské radě následný harmonogram: Nejprve měla městská rada vyslat do ciziny na alespoň roční pobyt několik tuzemských odborníků, na financování se měl použít obnos 30 000 Kč, který zbyl z rozpočtu komise na ohodnocení projektů. Následně se mělo dokončit probíhající vodoprávní povolení pro řežský projekt „Máslo-Douda“ a začít etapově vybudovat čistírnu a stokový přivaděč, přičemž jako první měly být vybudovány vyhnívací nádrže, aby se oblasti ulehčilo od zápachu a znečištění z kalojemů. Idea pokusné čistírny pro stoku E měla být opuštěna a celý projekt se měl dobudovat nejdéle do 20 let. Město mělo navíc zažádat o státní podporu a vydání zvláštního zákona, který by vybudování a získávání financí značně ulehčil. V neposlední řadě se mělo upustit od nesystematického zastavování okolí Prahy a následného budování stokové sítě, která nerovnoměrně zatěžovala stávající čistírnu a systém jako celek.

6.5.3 Po soutěži

Po vyhlášení výsledků se rozpoutala velká debata, způsobená i zveřejněním autorů jednotlivých projektů. Při pohledu na tabulku projektů je totiž patrné, že čtyři z projektů, kter=

³⁴⁴ Zápis o 11. schůzi poroty pro posouzení soutěž. návrhů na def. kanal. čistíren hl. m. Prahy, konané dne 27. února 1935. APVK, f. PK, kt. 1161, sign. H-5698.

³⁴⁵ „Porota, aniž se dotýká otázky, zdali projekt vůbec obsahuje myšlenky, na které bylo by možno požadovati autorská práva, konstatuje, že rozsah autorských práv soutěžících projektantů je vymezen v podmínkách soutěže.“ Posudek soutěžné poroty o projektech nových kanalizačních čistíren hl. m. Prahy. Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 2.

byly více či méně ohodnocené, měla na svědomí pětice autorů Ing. Vladimír Maděra, Ing. J. Staněk, Ing. G. Novák, Ing. J. Ledvinka, Ing. V. Hoffmann. Jejich ohodnocení vyvolalo samozřejmě otázku, jestli skutečně byl výběr projektů legitimní a nedošlo k podjatosti – všichni autoři totiž pracovali jako experti Kanalizační kanceláře 9A.

Velkým kritikem výsledků soutěž nakonec byl především Ing. Lanč, autor projektu „Spád“, který byl hodnocen jako druhý nejhorší. Autor se ostře vymezil proti rozhodnutí poroty jak v případě projektu „Dorr“ jakožto nejlepšímu, tak v případě námitek proti vlastnímu projektu. Vítěznému projektu vytýkal sedm zásadních nedostatků: přetížení při dešti, příliš krátkou dobu biologického čištění, málo prostoru pro regeneraci kalu, stejně tak příliš krátkou dobu na dosazení kalů, špatně spočítaný objem vyhnílych kalů, způsob termofilního vyhnití jako nevhodný a nevyřešenou kalovou otázku. V případě kritiky vlastního projektu vytýkal komisi především to, že byl jeho projekt chápán jako příliš drahý a že komise odmítla jeho koncepci nakládání s kaly, čímž plýtvala prostředky na zemědělskou činnost. Problém byl v tom, že autor do ceny svého projektu nezapočítal cenu za vybudování přírodní stoky (která měla uváděných 17 km) a zároveň počítal se spoluprací zemědělců na pravidelném odkupu kalů, což komise ve svých schůzích odmítla jako nereálné.

Argumenty Ing. Lanče byly v následné diskuzi odmítnuty, on se nicméně nevzdal a proti rozhodnutí městského zastupitelstva uvolnit peníze na stavbu přivaděče a čistírny v Řeži o rok později, tj. v roce 1937, podal instanční stížnost, kterou toto rozhodnutí napadl – rozhodnutím zemského úřadu ze dne 17. července 1936 totiž bylo městu uděleno vodoprávní povolení pro použití Řeže³⁴⁶. Proti rozhodnutí realizovat řežskou čistírnu se vedle Ing. Lanče ohradil i Ing. Zika, byť ten z důvodu jiného – považoval za hospodárnější, aby se projekt realizoval na Císařském ostrově. Ostatně jeho vlastní projekt a argumentace na úvodních schůzích poroty o tom jasně svědčí. Ing. Lanč nicméně podle všeho byl u městských úřadů chápán jako člověk, který projekt čistírny bude brzdit do té doby, než budou uznány jeho neplatné protesty: *„...bez účinného zásahu praesidia nelze očekávat urychlené vyjádřené protestu Ing. Lanče, jehož snahou pravděpodobně vždy as bude co nejvíce brzditi práce spojené s budováním nové čistící stanice v Řeži, která kromě jeho bude míti vždy dostatek odpůrců ze řad skutečných zájemců, proto nimž čeliti se strany obce často nebude snadnou věcí.“*³⁴⁷

Na konci roku 1936 po schválení vodoprávního řízení bylo již definitivně nutné rozhodnout, kde bude čistírna stát, neboť končilo právní povolení pro používání kalojemů na Císařském ostrově, které bylo platné do konce roku 1938, s tím, že do konce července 1937 bude

³⁴⁶ Zemský úřad v Praze Radě hlavního města Prahy v Praze dne 16. října 1937. Přípravné práce pro vybudování ústřední čistící stanice v Řeži. Stížnost Ing. Jaroslava Lanče. APVK, f. PK, kt. 1165, sign. 5698.

³⁴⁷ Stavební úřad odb. 9A hlav. města Prahy Praesidiu - Ústřednímu ředitelství techn. práce. Č.j. 1436/37 - 9.A. v Praze, dne 7. září 1937. APVK, f. PK, kt. 1165, sign. 5698, č.5

rozhodnuto o nové čistírně a dopravě kalu po celý rok z té stávající.³⁴⁸ S ohledem na finanční náročnost celého projektu se etapová výstavba, kterou původní soutěžní komise navrhovala, jevila jak jediné řešení a technické komise v roce 1936 navrhovala alespoň vybudování podružné stanice v Podhoří a hlavně položení kalového potrubí do Veltrus do nových kalojemů za 31-32 mil. Kč, z čeho 12 mil. mělo připadnout na potrubí.³⁴⁹

Rozhodnutí o umístění čistírny nakonec variovalo mezi Řeží a Podhořím, tedy mezi původním umístěním a lokací z projektu „Dorr“. Čištění mělo probíhat moderní aktivací podle původního projektu „Máslo-Douda“ se mohla realizovat pouze přírodní stoka do Řeže.³⁵⁰ Ing. Maděra ve zprávě pro ústřední zastupitelstvo konstatoval, že Řež není pro umístění čistírny ideální, ale podle původního projektu „Máslo-Douda“ jinde čistírna stát nemohla. Díky implementaci aktivace se tak otevřela i možnost Podhoří.³⁵¹ V každém případě bylo nicméně nutné podstoupit ještě další vodoprávní řízení, tentokrát pro nový typ čištění, vzhledem k tomu, že původní schválený byl opuštěn.

Rozhodnutí mezi Řeží a Podhořím bylo komplikováno řadou problémů. Pro první umístění hovořilo již skončené vodoprávní řízení v první instanci, zakoupené pozemky a relativně dlouhý úsek řeky, asi 12 km, uchráněné od odpadů. Podhoří proti tomu přinášelo nezanedbatelné finanční úspory – stavba zde měla stát o 60 mil. Kč méně a roční provozní náklady byly o 4 mil. Kč nižší.³⁵² Nevýhodou druhé oblasti byla absence vodoprávního povolení, nutnost změny regulace pro Podhoří a trasy vltavské silnice.

V roce 1937 byla situace již vážná jak z ohledu technického, tak administrativního – stav čistírny byla bez dalšího vývoje a rekonstrukce povážlivý, právní ohledy navíc nadále nedovolovaly využívání stávajícího zařízení. Další a delší diskuze a výběr místa byl navíc neuskutečnitelný, protože hrozilo další prodloužení celého procesu.³⁵³

Existovala nicméně ještě třetí varianta, která vzhledem k úspoře financí a času přicházela v úvahu nejvíce a byla prezentována jako ideální řešení: vodoprávní povolení pro zkušební čistírnu na Císařském ostrově se přeneslo na podružnou čistírnu v Podhoří, která bude fungovat pro stoku E, dojde k vybudování vyhnívacích kalových nádrží tamtéž a konečně i ke stavbě výtlačného potrubí do Řeže a dále do Veltrus. Budoucí stavba velké čistírny by tak byla

³⁴⁸ Návrhy komise technické z oboru agendy stavebního úřadu od. 9A hl. města Prahy. Č.j. 2280/36 - 9.A. APVK, f. PK, kt. 1166, sign. H – 5705.

³⁴⁹ Tamtéž.

³⁵⁰ Stavební úřad odb. 9A hlav. města Prahy, Č. j. 2115/36 - 9.A dne 3. prosince 1936 všem členům ústř. zastupitelstva. Ing. Vondráček Bohuslav, Zpráva o současném stavu otázky budoucí kanalizační čistírny. APVK, f. PK, kt. 1165, sign. 5698.

³⁵¹ Stavební úřad odb. 9A hlav. města Prahy, Č. j. 2115/36 - 9.A dne 3. prosince 1936 všem členům ústř. zastupitelstva. Ing. Dr. Maděra Vladimír, Rozbor návrhů nových kanalizačních čistíren, APVK, f. PK, kt. 1165, sign. 5698.

³⁵² Tamtéž.

³⁵³ Stavební úřad odb. 9A hlav. města Prahy, Č. j. 2115/36 - 9.A dne 3. prosince 1936 všem členům ústř. zastupitelstva. Sprostředkující návrh na umístění a vybudování nové stanice kanalizační založený na následující úvaze.

možná jak v Řeži, tak v Podhoří s tím, že tento de facto improvizovaný systém by bylo možno implementovat do obou variant. Jak Ing. Vondráček, tak Ing. Maděra tuto variantu silně prosazovali.

V roce 1938 se na programu ústředního zastupitelstva začalo projednávat uvolnění financí na stavbu přívodního výtlačného potrubí do Řeže a dále Veltrus a Husince a část štol IA od Bubenečské čistírny – celkem šlo o 4, 6 mil. Kč. Ačkoliv došlo o rok dříve k odmítnutí námitek Ing. Lanče, na jejich základě a na podkladě námitek Spolku inženýrů a architektů a Inženýrské komory došlo k formálnímu protestu proti čistírně v Řeži a návrhu na stažení bodů týkajících se uvolnění financí na potrubí z jednání. Člen zastupitelstva Josef Dědič obsáhle protestoval proti vybudování čistírny a argumentoval jednak velkou finanční zátěží 200 mil. Kč a především pak nutností využívat přirozené biologické čištění pro zemědělce v okolí Prahy.³⁵⁴ Pomineme-li velikost částky, která se v této výši v projektu nikdy neobjevila, je zajímavé opět argumentace využitím kalů pro zemědělce, ačkoliv to bylo již mnohokrát vyvráceno jako pro Prahu naprosto nevýhodné. Podle všeho také Spolek inženýrů a architektů uspořádal v letech 1935 a 1936 sérii diskuzních večerů k projektu Řežské čistírny, podobně jako v případě jiných, stejně zásadních projektů. Na rozdíl od nich se ale tyto diskuze nedochovaly v tištěné podobě, a to ani ve vydané publikaci *„Pamětní spis o vybudování kanalizace hlavního města Prahy vůbec a nových kanalizačních čistíren zvláště“*, kde oponenti čistírny argumentovali právě nutností použít pro Prahu přirozené biologické čištění: *„Některými soutěžnými projekty bylo prokázáno, že přirozené dočišťování splašků jest nejen technicky proveditelné, nýbrž skýtá ve svém řešení celou řadu výhod jako jest zejména samospádové odvedení splašků a tedy úspora dopravních výloh, hospodárného využití tíživého balastu města... kde lze zavlažovanou počáteční plochu zněkolikanásobiti a také případně zřídit biologické rybníky... jest povinností hlavního města Prahy, aby nenechala nevyužitou příležitost, na níž by vedle uvedeného byla také prakticky zhodnocena spojitost zájmů velkého města a zemědělského venkova a dán tak příklad, jak bude nutno pak obdobně postupovati i v jiných krajích...“*³⁵⁵

S vypuknutím druhé světové války byla kvůli nedostatku financí idea Řežské čistírny opuštěna. Výnosem primátora Klapky z 1. února 1940 byl výměr městské rady z roku 1939 zrušen a stejně tak dopadl i výsledek vodoprávního povolení potvrzený 9. listopadu 1938 ministerstvem zemědělství o čistírně v Řeži. Zároveň byly schváleny hlavní zásady stavby čistírny na Císařském ostrově. Ta měla fungovat na principu umělého biologického čištění s poloviční aktivací s využitím strojního vybavení navrženého projektem „Dorr“ z původní soutěže a aktivačními nádržemi Hurd a Imhoff-Dorr. Kal měl být stále dopravován tlakovým potrubím na

³⁵⁴ Zápis o 2. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, která se konala v pondělí dne 5. září 1938 v zasedací místnosti Starom. radnice. AMP, f. MHMP I., Protokoly sborů městské správy, I.č. 930.

³⁵⁵ Tamtéž.

kalová pole u Veltrus a Klecan.³⁵⁶ Během války pak došlo k revizi tohoto projektu odborníky z Plánovací komise pro Prahu a okolí, a to jak českými, tak především německými, kteří se nakonec shodli na schůzi 23. května 1941 na opětném přesunutí čistírny do Řeže.³⁵⁷

Po válce došlo k opětnému jednání a projekt čistírny byl definitivně přesunut zpět na Císařský ostrov. Je zajímavé, že i v tomto případě do projektu promluvil již zmiňovaný Ing. Lanč, který napsal v roce 1952 v době projednávání celého projektu obsáhlou zprávu pro Vládní výbor pro výstavbu Prahy.³⁵⁸ Konečná výstavba nové čistírny se nicméně protáhla až do 60. let a Praha se moderní čistící stanice založené na umělém biologickém čištění dočkala až v roce 1965, resp. 1967.³⁵⁹

Ironií osudu tak došlo i na slova prof. Ernesta během schůzí soutěžní komise: „*Pan prof. Ernest dovozuje, že Praha má právo na určitý stupeň znečištění Vltavy.*“³⁶⁰

6.6 Štěchovická vodárna

*„...mohu klidně očekávatí úsudek nestranného znalce, který bude jedenkrát psátí dějiny vodáren Velké Prahy.“*³⁶¹

Stejně jako Praha řešila problematiku čištění odpadních vod, byl podobně zásadní i problém s dodávkou pitné vody. V obou případech se přitom ještě před vypuknutím první světové války zdálo, že je situace uspokojivě vyřešená. Dosavadní vodárenský problém byl po dlouhé době uzavřen 1. ledna 1914, kdy byla oficiálně spuštěna Káranská vodárna jako de facto nejmodernější vodárna ve střední Evropě – vzhledem k tomu, že z evropských zařízení byla spuštěna jako poslední, byla také na špici tehdejší vodárenské technologie. Situace po skončení války ale ukazovala, že je město zpět na začátku řešení celého problému.

Káranská vodárna vznikla po dlouhých peripetích, které byly spojené s obtížným jednáním tehdejšího královského města Prahy s vnitřními předměstími, které byly součástí dlouhodobého politického boje za sjednocení pražských měst a předměstí.³⁶² První návrh na stavbu vodárny

³⁵⁶ Primátor hlavního města Prahy Klapka Stavebnímu úřadu odbor 9.A-čistírna, v Praze dne 1. února 1940, Č.j. 1233/40-IC. APVK, f. PK, kt. 1165, sign. 5698-č.5.

³⁵⁷ K situaci za období Protektorátu blíže Hořejš Miloš, Protektorátní Praha jako německé město, Praha 2013, s. 214-216.

³⁵⁸ Ing. Lanč Vládnímu výboru pro výstavbu Prahy, AAV/MAP, f. ÚSM, t. 85, sign. 518.

³⁵⁹ V roce 1965 došlo k oficiálnímu spuštění nové ÚČOV, která ale bylo okamžitě zastavena, protože nefungovala tak jak měla. K jejímu definitivnímu spuštění, tentokrát neoficiálnímu, došlo pak v roce 1967.

³⁶⁰ Zápis o IV. schůzi komise pro posouzení soutěžných návrhů na stavbu kanalizačních čistíren Velké Prahy konané dne 13. dubna 1932 v zasedací síni č. 6 Staroměstské radnice o ½ 16 hod, s. 4. APVK, f. PK, kt. 1162, sign. 5698.

³⁶¹ Posudek o zamýšleném částečném znovuzásobení Velké Prahy říční vodou v červnu 1919. APVK, f. PV, kt. 12 sign. J - 31.

³⁶² Pojem „vnitřní předměstí“ se vztahuje k procesu slučování královského hl. m. Prahy a jeho předměstí. Rozlišovaly se předměstí vnitřní, Karlín, Královské Vinohrady, Žižkov, Smíchov, která přiléhala těsně k Praze, a vnější, která ležela až za nimi a byla většinou na nižší úrovni urbánního vývoje. Blíže k problematice sloučení Prahy a jejích předměstí srv. Holec František, Zápas o Velkou Prahu, in: Pražský sborník historický, r. 1970, roč. 5, s. 120 - 135 a Pešek, Jiří, Ledvinka, Václav, Praha, Praha 2000.

v dolnojizerské oblasti padl již roku 1896 v projektu České spořitelny, která ho vytvořila jako dar císaři k jubileu. Z důvodů nevýhodných smluv s městem, kterými Spořitelna podmiňovala výstavbu vodárny³⁶³, však z původního projektu sešlo a znovu byl obnoven až o tři roky později, roku 1899, kdy vznikl zemský zákon, kterým se spojila Praha s vnitřními předměstími za účelem výstavby vodárny a financování její výstavby. Stavba proběhla mezi roky 1905 – 1912, v letech 1912 – 1914 pak probíhal testovací provoz.

Po vzniku Velké Prahy byly na území města vedeny jako oficiální čtyři zdroje vody – Káranská vodárna, Vršovická vodárna v Braníku, užitková vltavská voda čerpaná továrními komplexy na území města a lokální studny a jímací štolky.³⁶⁴ Začátkem dvacátých let situace v zásobení začínala být opět akutní, stejně jako v době před dokončením Káranské vodárny. Spotřeba vody, na kterou byla předválečná vodárna projektována, činila 120 litrů na osobu a den, nicméně po skončení války tento objem prudce narostl na 170 l/os./den vlivem zchátralosti vodárenského vybavení. Vedle nedostatečného objemu dodané vody se také ukazovalo, že systém placení za vodu není ideální a její distribuce neodpovídá rozložení počtu a koncentraci obyvatelstva tak, jak by bylo potřeba: *„Praha dodává pro některé domy část vody bezplatně, ostatní voda se jí platí... V domech velikých jsou pěkně zařízené byty konformní (přepsáno na komfortní – pozn. KD). To má za následek, že tam bydlí bohatí lidé a že jich tam bydlí málo. V domech, které jsou sešlé, neupravené, jest byt na bytu, každý ten byteček jest obsazen hojně, bydlí tam lidí mnoho. Ty domy velké mají výnos veliký a dodává se tam mnoho vody bezplatně, ty domy ostatní mají výnos malý a dodává se tam málo vody bezplatně.“*³⁶⁵

Pro město tak byl nedorozšířen nejen problém s placením za vodu, ale především s nestejnou distribucí vody. Ačkoliv dodaný objem vody odpovídal tomu, jak byly byty obsazeny, ze zdravotního hlediska bylo pro město lepší, aby se více vody dodávalo především do chudších míst, kde se vodou šetřilo až do té míry, že hrozilo nebezpečí propuknutí epidemií. Ostatně tento problém město řešilo po celou meziválečnou dobu, především v periferních oblastech, kde nebyl vodovod v prvopočátcích zaveden vůbec. V roce 1921 stoupl počet obyvatel na 676 657 lidí³⁶⁶ a řada prognóz hovořila o reálném stoupaní počtu obyvatel až k hranici 2 milionů v roce 2000.³⁶⁷

³⁶³ Hlavní finanční zatížení (4 220 000 zl.) měla nést pražská obec, ve správní radě by zasedal jen jeden zástupce města a Praha celkově neměla mít možnost jakkoliv zasahovat do stavebních a finančních plánů či je vůbec vidět. Drnek Kryštof, Praha a její logistické zázemí. Proměny města a jeho technických sítí v letech 1913-1952, s. 20. Rigorózní práce, obhájeno 2011.

³⁶⁴ Pavlanský Jaroslav, Práce ústředního výboru vodárenského hlavního města Prahy od převratu až do konce měsíce září roku 1926, in: Věstník hlavního města Prahy, r. 1926, č. 43, s. 677. Na území Velké Prahy se začátkem 20. století nacházelo větší množství oficiálních či víceméně známých zdrojů vody. Vedle několika stovek soukromých studní, které během stavby Káranské vodárny převzalo město a oficiálně je zapečetilo, to byly především lokální vodovodní systémy bývalých předměstí a měst, či stále fungující vodovod Strahovského kláštera a Pražského Hradu.

³⁶⁵ Zápis ze 6. řádné schůze správního sboru hlavního města Prahy v pátek dne 6. července 1919. Člen spr. sb. ředitel Houser. AHMP, f. MHMP I., i. č. 859.

³⁶⁶ Hoch, K., 20 let Velké Prahy, in: 20 Jahre Gross-Prag. 20 let Velké Prahy, Praha 1941, s. 39.

³⁶⁷ Výpočty až do roku 1950 provedl Jan Vancí ve své publikaci. Vancí, Jan, Návrhy na budoucí opatření

Periferní oblasti, kam byl vodovod teprve postupně zaváděn, v případě nouzových kolonií se jednalo až o 30. léta, přitom byly nedostatkem pitné ohroženy nejvíce. Káranská vodárna dosáhla svého maximálního výkonu 86 000 m³ za den v roce 1926³⁶⁸, kdy bylo vyhloubeno dodatečných 41 studní pro jímání jizerské vody, ale již v roce 1928 předstihla celková spotřeba vody v Praze výkon vodárny. Ačkoliv se vodárna dočkala celkové modernizace včetně elektrizace, její výkon nemohl nikdy zcela pokrýt stoupající spotřebu čím dál většího počtu obyvatel, což bylo patrné již začátkem 20. let.

Problémem pro Prahu byla také nestejná kvalita případného dalšího zřízeného zdroje dodávané vody a rozdílná tvrdost nově dodávané vody. Zatímco první problém bránil v možnosti obohatit káranský zdroj, protože panovala reálná obava, že by dodávaná voda ztratila svoji jedinečnou jakost, druhý problém byl palčivý především z hlediska průmyslového. Voda, kterou Káranská vodárna dodávala, byla vzhledem ke svému zdroji mnohem tvrdší než voda vltavská, kterou Praha využívala do té doby. K otázce tvrdosti vody se vyjadřovali vodárenští odborníci již před stavbou vodárny, nicméně jako reálný problém se to objevilo až po celkovém spuštění vodárny, první stížnosti se objevily již v roce 1916. Na správní radu Společné vodárny se tehdy začaly obracet průmyslové podniky s žádostmi za zřízení nových vodáren s měkkou vltavskou vodou.³⁶⁹ Vedle této žádosti také podobný plán, tj. s čerpáním užitkové vody, vyslovily tehdy ještě samostatná předměstí Smíchov, resp. Královské Vinohrady, které chtěly opět zprovoznit své staré vodárny – zatímco Vinohrady to plánovaly z obecních důvodů, Smíchov chtěl vodárnu zprovoznit pro Ringhofferovy závody.

6.6.1 Návrhy na řešení lokálními zdroji

Ačkoliv platila všeobecná zásada, přijatá po zamítnutí žádosti ústředních jatek, nepovolovat žádné nové vodovodní systémy kromě káranského, již o rok později se podobný plán objevil znovu, tentokrát v oficiální zprávě mezi oběma vodárenskými úřady (mezi odborem 11 Stavebního úřadu a Správní radou Společné vodárny).³⁷⁰ Oficiální plány na intenzifikaci vodovodní sítě tak byly poprvé zveřejněny již v roce 1917 spolu s výtkou, že dosavadní výkon vodárny přestává stačit a je nutno začít řešit další vývoj.³⁷¹ Vodárenská kancelář v létě roku 1917 navrhla správní radě generální projekt na vybudování druhého vodovodu, který by čerpal užitkovou vltavskou vodu nahrazující káranskou vodu pro průmyslové použití či na kropení ulic,

Prahy vodou, Praha 1920, s. 7.

³⁶⁸ Jedná se o maximální výkon, kterého vodárna ale nedosahovala trvale, běžný výkon vodárny byl cca 80 000 – 83 000 m³ za den.

³⁶⁹ Šlo o předsednictvo průmyslníků a majitelé několika závodů v Libni, zastoupeni byli Ing. Karlem Kressem. Projekt vodárenské kanceláře na říční vodovod pro kropení a průmysl. Vyjádření p. stav. rady V. Feigla z 2. června 1916. PAPVK, f. Pražské vodovody, kt. 10, sign. J-20.

³⁷⁰ Projekt vodárenské kanceláře na říční vodovod pro kropení a průmysl. Vyjádření p. stav. rady V. Feigla z 2. června 1916. APVK, f. PV, kt. 10, sign. J-20.

³⁷¹ Kancelář vodárenská král. hlav. města Prahy Správní radě Pražských obecních vodáren 30. června 1917, č. j. 1417/16 ref. XIII. APVK, f. PV, kt. 112, sign. J-29.

pitný vodovod měl vést vodu jen do domácností a uličních výtokových stojánků. Plán počítal se zprovozněním původní Vinohradské vodárny v Podolí s denním výkonem 30-35 tisíc m², s Pražskou vodárnou v Podolí jako náhradním zdrojem o výkonu 30 tisíc m².³⁷² Nový vodovodní systém měl ústít do dvou nových vodojemů – v ulici Korunní vedle původního Vinohradského vodojemu a v Sokolské ulici v areálu bývalé přečerpací stanice pro Nové Město.

S ohledem na výše zmíněné snaze nepovolit další decentralizované zdroje vody tak projekt správní rady obecních vodáren, podpořený referátem Ing. Pavlanského, působí minimálně překvapivě.³⁷³ Za touto iniciativou ale lze předpokládat jednak očividnou snahu rozšířit objem čerpané vody, ale také předejít individuálním snahám o vyřešení situace. Je nutno si uvědomit, že v této době byla oblast stále ještě rozdělena na jednotlivá samostatná předměstí a města, která spolu do nedávné doby příliš nespolupracovala. Samostatně řešený projekt na novou vodárnu tak mohl opět rozdělit úspěšně scelenou oblast a obnovit hygienické a technické problémy, které káranská vodárna odstranila. Z toho důvodu mělo dojít k odkupu vybavení a vodáren Káranskou vodárnou, zastupovanou podnikem Společná vodárna, a jejich následným provozováním. Zatímco městský fyzik, dr. Alois Procházka, před využitím vltavských vodáren v hygienickém ohledu varoval a nabádal pouze k přísně průmyslovému provozování³⁷⁴, technická kancelář se k projektu stavěla pozitivně a schvalovala základní body, které projekt zmiňoval:

- Cena káranské vody zůstane stejná
- Káranské vodárně se ulehčí o cca 5 mil. m³, čímž se bude moci tato pitná voda rozšířit i do okolních obcí
- Vznikne rezerva v případě výpadku Káranské vodárny
- Bude se moci bez zábran kropit
- Pražský průmysl bude moci využít levnější a měkčí vody

Projekt pochopitelně neschválilo vedení samotné káranské vodárny v čele s Ing. Aloisem Opatrným, které prosazovalo koncepční postup v podobě postupného rozšiřování stávajícího jímacího území a především oponovalo tím, že se na systém napojují území, pro která vodárna nebyla nikdy plánovaná. Navržený projekt narušoval přijatou koncepci, která fungovala teprve několik let, vytvářel by možnost mnohem vyššího rizika poruch a navíc by neúnosně zatěžoval káranský rozpočet. Káranská vodárna sice měla v dlouhodobém plánu odkup původních vodáren, ale zároveň s tím plánovala i rozprodej jejich vybavení, který měl finanční výdaje sanovat. Pokud by je musela provozovat, vznikla by jí jen koupí vodáren ztráta asi 5, 8 mil. K,

³⁷² Kancelář vodárenská král. hlav. města Prahy Správní radě Pražských obecních vodáren 30. června 1917, č. j. 1417/16 ref. XIII. APVK, f. PV, kt. 112, sign. J-29.

³⁷³ Protokol o schůzi správní rady Pražských obecních vodáren ze dne 23. října 1917. Projekt městské vodárenské kanceláře na zřízení říčního vodovodu. Č.j. XIII – 1688/17. APVK, f. PV, kt. 112, sign. J-29.

³⁷⁴ Vyjádření měst. fysika Dra. Procházky z r. 1916, ze dne 17. května 1916, č.j. 1451/16 sp. v. APVK, f. PV, kt. 112, sign. J-29.

kteřá by se navyšovala o nutnost inovace stávajícího provozního materiálu. Díky tomu by bylo nutno zvýšit cenu káranské vody a cena užitkové vody z podolských vodáren by také nebyla příliš nízká. Projekt tak v této podobě nikdy schválen nebyl, nicméně nebyl ani zapomenut.

6.6.2 Projekt zásobení Prahy užitkovou vodou

S projektem na zavádění říční užitkové vody do pražských rozvodů je spojen ještě především jeden člověk, Ing. Jan Vancí, penzionovaný ředitel technické kanceláře Smíchovské vodárny. Ing. Vancí byl jedním z hlavních kritiků výstavby Káranské vodárny a ještě jako představitel Smíchovské vodárny prosazoval pro Smíchov samostatnou vodárnu u Štěchovic ve shodě s pamětním listem Spolku inženýrů a architektů z roku 1907.³⁷⁵ Ing. Vancí byl ve svém přesvědčení konzistentní po celou svou profesní kariéru a jeho názor se promítl i do dalšího vývoje pražské vodárenské otázky ve 20. a 30. letech. Při posudku na podání návrhu vodárenské kanceláře na znovuspuštění vinohradské podolské vodárny se netajil tím, že měl pravdu: *„Zejména mohu dnes s jistou hrdostí ukázati na to, jak správnými byly tehdy mé předpoklady o velikosti cifry relativně spotřeby vody [sic!], zejména cifry pražské, která proti projektovaným 120 litrům na den a osobu maximálně dostupuje dnes 170 litrů průměrně, oně cifry, kterou jsem tehdy pro Prahu hájil, jak správnými byly moje výpočty o vydatnosti celého povodí...“*³⁷⁶

Možnost plně rozvinout svůj návrh na další vývoj pražských vodáren dostal o tři roky později, ale již nyní vyslovil myšlenku oddělení vody využívané v pražských domácnostech na dva typy – pitnou a užitkovou. Spolu s tím také navrhoval oddělit od sebe různé zdroje surové vody, čerpané k dalšímu zpracování.

Začátkem 20. let, 2. března 1920, uzavřela správní rada společné vodárny s Ing. Vancím smlouvu o vrchním vedení a vrchním dozoru nad novým řešením vodovodní otázky pro celou Velkou Prahu. Smlouva pak byla následně prodloužena, ale protože Ing. Vancí nemohl ze zdravotních důvodů vstoupit do smluvního vztahu, bylo z pozice ústřední správní komise hl. m. Prahy svoleno k tomu, aby byl jako autor základního plánu na další zásobení Prahy vodou angažován jako poradce pro projekční kancelář pražských vodáren.³⁷⁷

Z této spolupráce vznikla metoda, jak do budoucna řešit pražskou vodárenskou situaci. V září 1920 vyšla brožura, ve které Ing. Vancí analyzoval dosavadní systém jímání vody a navrhl program, kterým se do budoucna měl pražský vodárenský systém vylepšit. Měly se jím eliminovat výkyvy ve výrobě vody způsobené počasím, snížit cena celkového objemu

³⁷⁵ Posudek o zamýšleném částečném znovuzásobení Velké Prahy říční vodou v červnu 1919. APVK, f. PV, kt. 12, sign., J-31.

³⁷⁶ Tamtéž.

³⁷⁷ Návrh užší správní komise, aby správní rada Pražských obecních vodáren byla zmocněna panu Ing. Janu Vancíovi za další spolupůsobení jeho při nových projektech a stavbách pro zásobování Velké Prahy vodou poukazovati k výplatě jeho ¼ letní účty, č.j. 4057/XIII. Stenografický zápis z 13. řádné schůze Ústřední správní komise hlavního města Prahy v pondělí, dne 2. října 1922. AHMP, f. MHMP I., i.č. 868.

spotřebované vody a hlavně znovu přivést do města výrazně měkčí voda. Autor založil svůj program na vytvoření dvou oddělených vodovodních systémů, každý z nich měl nejen vlastní, nezávislý zdroj vody, ale také i jiný typ vody čerpané. Tato myšlenka zapadala do déletrvajících debat, které před válkou vyústily ve stavbu Káranské vodárny. Spolu s dosažením jejích mezních hodnot se ale opět vynořily na povrch. Ing. Vancí měl ve vodárenském prostředí bohaté zkušenosti, které získal a prosazoval i jako již zmíněný technický přednosta Smíchovské lokální vodárny. Patřil však k zastáncům říční, resp. přehradní, vody jako zdroje pro městskou vodárnu. Ačkoliv nezpochybňoval kvalitu káranské podzemní vody, v úvodních citacích bylo naznačeno, že od začátku proti tamní vodárně protestoval. Ing. Vanclovi nelze nepřiznat zcela zásadní roli na dalším vývoji pražských vodáren, protože jeho program ovlivnil celé meziválečné období. Jeho návrh byl rozsáhlý a ucelený, měl Praze stačit na dalších 25 let, nicméně byl velmi nákladný a technicky náročný na realizaci a z těchto důvodů se permanentně stával břemenem, které brzdilo případné další možnosti rozvoje městské sítě. Kvůli tomu tak vlastně nedošlo k žádnému zcela zásadnímu kroku, který by se z hlediska plánu musel nutně jevit jen jako provizorní. Petrifikoval tak situaci na magistrátě tím, že se stavba štěchovické přehrady, úhelný bod plánu, neustále odsouvala do budoucna a tím byla znemožňována odlišná debata na dané téma.

Projekt štěchovické vodárny Ing. Vancle nicméně nebyl na pražské scéně zcela originální. Již bylo zmíněno, že se autor odvolával na pamětní list Spolku inženýrů a architektů z roku 1907, ale pokusy využít štěchovickou oblast jsou ještě starší a lze je vysledovat až do 90. let 19. století. Ing. Vancí měl s projektováním mimopražských vodáren vlastní zkušenosti, protože ještě jako přednosta technické kanceláře Smíchovské vodárny v roce 1899 navrhnul postavit pro Smíchov a celou Prahu vodárnu u Skochovic. Smíchovský návrh počítal s běžnou pískovou filtrací a usazovacími nádržemi, kdy měla vodárna dodávat 150 l/os./den v celkovém denním objemu až 90 000 m³ v roce 1911. Skochovická vodárna byla odpovědí na Káranskou vodárnu a trend využití podzemních vod, jímž se část vodárenských expertů snažila zvrátit tzv. Gdánskou rezolucí³⁷⁸ z r. 1874 a vliv německé vodárenské školy, která na základě této rezoluce prosazovala striktní využití podzemního zdroje pro všechna velká města a nutnost dokázat, že na daném místě prameny nejsou, pokud chtělo město využít jiný zdroj vody.³⁷⁹ Při projektování Skochovické vodárny se Smíchov snažil pozdržet stavbu Káranské vodárny na dobu, kdy se prokáže vhodnost filtrované vltavské vody jako zdroje pitné vody³⁸⁰, nicméně se tak samozřejmě nestalo.

Smíchovský návrh se ve své důvodové zprávě odvolával na ještě starší návrh vodárny, podaný již v roce 1896 stavební firmou Karel Kress. Ing. Vancí návrh znal a lze předpokládat, že

³⁷⁸ O této rezoluci se nepovedlo dohledat dalších zmínek, kromě té ve zprávě Ing. Vancle. Program na nové zaopatřování obcí Velké Prahy vodou, AMP, f. MHMP I., Referát IC., s. 16.

³⁷⁹ Vancí, Jan, Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou, Praha 1920. APVK, f. PV, kt. 12, sign. J-33a.

³⁸⁰ Otázka vodárenská v král. hlav. městě Praze a předměstích a nástin projektu, Praha 1899. APVK, f. PV, kt. 12, sign. J-27.

ho využil jako námět na svůj návrh začátkem 20. let. Ačkoliv je návrh Ing. Kresse svou podobou typický pro dobu vzniku, jeho umístění podle všeho bylo v podstatě nadčasové. Přišel ve stejném roce, kdy se v pojizerské oblasti začaly provádět vrty ještě pro původní projekt České spořitelny, a později posloužil jako základ pro Káranskou vodárnu. Zatímco Ing. Vancí štěchovickou vodárnu o patnáct let později projektoval jako čistě užitkový zdroj, Ing. Kress svou vodárnu plánoval jako zdroj vody pitné a rozhodně ne jako přehradní.³⁸¹

Projekt je zajímavý mj. i svým zpracováním. Zatímco provozní objekty, budovy filtrace a provozní vodojem byly umístěny pod sochou sv. Jana pod Skalou, v meandru řeky, kde v dnešní době leží samotné Štěchovice, načerpací místo bylo umístěno v místě dnešní slapské přehrady, v oblasti tehdejšího tzv. Janského kříže. Odtud se měla dopravovat 3 km dlouhou přívodní štolou, která měla procházet přímou trasou k provozní části vodárny. Autor pro vodárnu plánoval i určitý stupeň čištění, nicméně pouze v podobě jednoduché verze anglické filtrace - soustava dvou uzavřených filtrů o velikosti 12 500 m² a 20 000 m² měla být v případě hrubých filtrů vybavena pouze vrstvou křemene drceného natolik, aby na sobě udržel druhou vrstvu hrubého písku, jemná filtrace by pak byla založena na vrstvě jemného písku. Denní výkon vodárny měl být asi 50 000 m³.³⁸²

Odborné posudky, které vznik vodárny nakonec nedoporučily, kritizovaly hlavně tři problémy, které projekt měl – udržení průtoku ve Vltavě, objem čerpané vody a její kvalita. Ačkoliv autor ve své odpovědi na neúspěšné dobrozdání zdravotního referátu cituje místodržitelského radu dr. Pelce, že „... prostá voda v řece Vltavě nad proudy jest o sobě již lepší jakosti než voda všech nynějších vodáren ano i lepší než všechny vody z filtračních studní v Praze. (podtrženo v originále – pozn. KD)“³⁸³, zdravotní referát nedoporučil jednak dopravu štolou a jako nedostatečnou spatřoval i jednoduchou filtraci, nehledě k tomu, že podle posudku projekt formou proběhlých testů vůbec nepotvrdil možnost využít vltavskou vodu jako pitnou. Voda odebíraná z tohoto místa totiž podle posudku obsahovala příliš železa, čpavku a organických látek a navíc byla i často kalná, což navrhované filtry nedokázaly odstranit. Podobně na tom byl i objem čerpané vody, který dosahoval sotva objemu v té době běžně čerpaného vltavskými vodárnami, který ale nedostačoval nejen v té době, ale ani do budoucna. Třetí velký důvod spočíval v obavě navigačního úřadu o udržení splavnosti řeky za nízkých stavů vody. Podle posudku totiž hladina vody ve Vltavě měla klesnout až o jeden metr, což by znemožnilo plynulou lodní dopravu. Problém by vyřešila soustava vodních komor, vybudovaných ovšem na útraty města.

³⁸¹ Drnek Kryštof, „Pro potřeby domácí jest voda tvrdá nepříhodná...“ Nerealizovaný projekt Štěchovického vodovodu na užitkovou vltavskou vodu v 1. pol. 20. století, in: Hradecký Tomáš, České, slovenské a československé dějiny 20. století VIII., Ústí nad Orlicí 2013, s. 229-238.

³⁸² Projekt na úpravu vodovodu ku dodávání vody měkké pro král. hl. město Prahu i pro veškeré sousedící obce městské. PAPVK, f. PV, kt. 10, sign. J-20.

³⁸³ Projektant odpovídá k dobrozdání pana zdravotního referenta a pana zástupce c.k. navigačního aeráru následovně. V Praze 13. prosince 1897. APVK, f. PV, kt. 10, sign. J-20.

Ing. Kress svůj návrh později přepracoval a v roce 1900 ho podal znovu se zcela změněným zaměřením. Vodárna měla nadále sloužit jako zdroj vody užitkové a pitnou vodu měl dodávat druhý vodovod, dimenzovaný na 15 l/osobu/den, který by jímal vodu z oblasti Lahoviček nebo Vrutického potoka. Pitná voda by byla zavedena do uličních výtokových stojánků a ne přímo do domů.³⁸⁴

Program byl založen dvojím principu – již zmiňovaném oddělení pitné a užitkové vody a na vybudování vodní nádrže na horním toku Vltavy. Ing. Vancí počítal s objemem obou typů vod v poměru 50 l/osobu/den pitné vody a 80 l/osobu/den vody užitkové v minimálním čerpaném objemu, v maximálním objemu se jednalo až o 75 l/osobu/den v případě pitné vody a 120 l/osobu/den vody užitkové. Pro umístění přehrady padlo několik variant– Vltava, Berounka, Sázava, Malé Labe a Jizera. Zatímco Jizera byla pro účely přehrady „znehodnocena“ Káranskou vodárnou (tj. že již byla využita pro vodárenské účely), ostatní zdroje vody neposkytovaly dobrý poměr objemu čerpané vody a její finanční nenáročnosti, ačkoliv např. přehrada na Berounce u Křivokláta byla velmi reálným projektem. Na Vltavě pak byla vybrána oblast Štěchovic u svatojánských proudů s kótou vzduté hladiny na 270 m. n. m. a liniovým vedením do Prahy o délce 28 km.³⁸⁵ Ve hře byla vysokotlaká i nízkotlaká varianta, které se lišily především umístěním hlavních vodojemů. Vysokotlaká varianta, která byla také nakonec prosazena, počítala s vodojemem v Nových Dvorech pro pravý břeh a na Dívčích Hradech pro břeh levý, varianta druhá pak s vodojemem na Barvířce pro levý břeh a na Václavce, resp. Brusce, pro břeh pravý, ačkoliv se Bruska i Václavka nachází taktéž na levém břehu. Vedle této vodárny by pak vznikl ještě další zdroj vody, tentokrát pro průmyslové vedení. Tuto potřebu měla saturovat původní smíchovská vodárna s rezervou v podobě vinohradské vodárny v Podolí. Zatímco pro vedení užitkové vody mělo sloužit dosavadní položené potrubí, pro káranskou pitnou vodu by se položilo potrubí kompletně nové, s tím, že pitná voda by byla zavedena do pražských domácností, kam byla vedena i předtím povinně, a voda užitková pouze tam, kde by si to přáli majitelé domů (a také to zaplatili). Autor projektu nicméně nepochyboval, že by úspora vody, a tím i financí, vedla k hromadnému zavádění tohoto užitkového vodovodu.

Důležitým prvkem při plánování vodárny byla také velká úspora díky měkkosti vody, která byla ilustrována na spotřebě mýdla. Při stávající ceně 33 K za 1 kg mýdla pro 500 000 lidí byla roční úspora spočtena na 24 mil. Kč.

Ing. Vancí samozřejmě zcela odmítl možnost, že by vltavská voda šla do pražských domácností bez čištění. A to jak v případě vody přehradní, tak v případě provizorních řešení, která měla být zprovozněna, pokud se štěchovická vodárna zpozdí – jednalo se o vodárnu

³⁸⁴ Drnek Kryštof, „Pro potřeby domácí jest voda tvrdá nepříhodná...“ Nerealizovaný projekt Štěchovického vodovodu na užitkovou vltavskou vodu v 1. pol. 20. Století, in: Hradecký, Tomáš, České, slovenské a československé dějiny 20. století. VIII., Ústí nad Orlicí 2013, s. 229-238.

³⁸⁵ Vancí Jan, Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou, Praha 1920. APVK, f. PV, kt. 12, sign. J-33a.

Staroměstskou a Šítkovskou a případně ještě obě vodárny podolské. Zatímco voda ze štěchovické vodárny měla projít anglickou filtrací³⁸⁶, vodárny vltavské měly dostat filtraci americkou³⁸⁷ a odželezovnu. Kromě toho ale autor v zásadě spoléhal na přirozený samočisticí schopnost velkého množství vody: „*Hromadění vody ve velkých nádržích... přispívá účinně k zlepšení její zdravotní jakosti. Choroboplodné zárodky, jsou-li přítomny, hynou v tak velkém obsahu vodním... Téměř ze všech předchozích posudků o vlastnostech chemických vlastnostech vod říčních v okolí Prahy vyplývá, že voda vltavská k účelům zásobovacím je nejzpůsobilejší, že jednak jest sama sebou nejčistší a jednak na svém toku podléhá poměrně nejmenšímu znečištění... Jak již zmíněno, bude voda čištěna jednak účinkem paprsků slunečních a kyslíkem pohlceným, bude zbavovati se samočinně svého zkalení usazováním, jakož i částečně své žlutavé barvy, pochodící hlavně ze slatin v prameništích šumavských.*“³⁸⁸

Následné posudky na vodárnu vyzněly kladně a v podstatě dost odevzdaně, jak je vidět např. na posudku dr. Aloise Procházky: „*Jest otázkou čistě technickou a hydrologickou, je-li možno zásobiti celou Velkou Prahu jednotnou vodou spodní; pan stavební rada ve svém projektu provádí důkaz, že to možno není.*“³⁸⁹ Nicméně zrovna městský fyzik jako jediný ze tří hodnotitelů, druzí dva byli Ing. Zimmerler, vodohospodář a pozdější prezident Masarykovy akademie práce, a prof. Kabrhel, chemik a profesor zdravotnictví na pražské technice, vyslovil názor, že by bylo vhodné nechat vyprojektovat ještě alespoň jeden projekt tak, aby bylo možno oba přístupy porovnat. Ve srovnání s dalšími velkými projekty ve městě bylo totiž s podivem, že vlastně na původní myšlenky zdroje vody nebyla vypsána soutěž, podobně jako v případě původního projektu na novou čistírnu odpadních vod. Odpovědí na tuto otázku může být tlak času a nutnosti s problémem urychleně něco dělat. Projekční oddělení Společné vodárny nicméně na návrh městského fyzikátu vytvořilo srovnávací projekt jednotného vodovodu Jizerského, který potvrdil správnost štěchovického projektu jak v otázce finanční, kdy byl náklad na přehradu odhadován na 60 mil. Kč a na Jizerský projekt 83 mil. Kč, tak zdravotní, kdy jizerská voda byla ohodnocena jako mnohem horší kvality.

Městský fyzik, podpořený jednotným názorem městských lékařů, se nicméně hrozil

³⁸⁶ Jedná se o původní název umělé pozvolné pískové filtrace, přičemž se čištěná voda nechává volně prosakovat skrz filtr, tvořený vrstvou křemičitého písku. Na rozdíl od přirozené infiltrace, ve které se voda nechává prosakovat skrz uměle vytvořený drenážní pískový filtr, jde o proceduru, která není ovlivněna okolním prostředím a není tolik náchylná na znečištění okolí filtru.

³⁸⁷ Americká filtrace je původní návrh procesu koagulačního čištění vody, který se dnes používá ve většině vodáren: „...*k vodě syré jež má se čistiti, přidávají se různá srážedla /:coagulants/, nejčastěji sehnany kamenec /:síran hlinitý/ v množství as 25 g na 1 krychlový metr, čímž suspendované látky ve vodě se srážejí, rozpustný uhlíčan vápenatý mění se v síran vápenatý, kysličník hlinitý a kysličník uhličitý. Nerozpustný kysličník hlinitý tvoří klky, obaluje suspendované částičky a strhuje je v usazeninu. Pochod tento děje se velmi rychle.*“ Posudek o zamýšleném částečném znovuzásobení Velké Prahy říční vodou v červnu 1919. APVK, f. PV, kt. 12, sign. J-31.

³⁸⁸ Vancí Jan, Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou, Praha 1920. APVK, f. PV, kt. 12, sign. J-33a.

³⁸⁹ Posudek o programu na nové zaopatřování obce Velké Prahy vodou, č.j. 2057/ 20 sp. v., APVK, f. PV, kt. 14, sign. J-36.

hygienické stránky věci, protože „...*městský fyzikát však hledí na vodovod káranský se svého stanoviska v souhlase se vším obyvatelstvem daleko vroucněji a vděčněji; znamená uvedení vody káranské do města osvobození Prahy od endemie břišního tyfu...*“³⁹⁰ Návrh na zprovoznění podolských vodáren městský fyzikát odmítl, protože mísení podzemní vody ze Schwarzenberského ostrova (dnešní Veslařský) s vodou říční ze vsakovacích studen Praze přinášel pravidelné tyfové epidemie a nadto panoval předpoklad toho, že břehy v Podolí budou stejně natolik zanesené, že nebudou mít dostatečnou filtrační funkci. Místo toho bylo navrženo opět využívat již uzavřené vnitroměstské studně. Ing. Vancí se ovšem proti názoru městského fyzika ostře ohradil: „*Také já, jakožto vodárenský inženýr zprvu pražský, později předměstský mám své vlastní, 30-leté zkušenosti s různými druhy vod zásobovacích i po stránce zdravotní. Avšak pravím hned přímo: moje stanovisko zdravotní v otázce vodovodní Velké Prahy jest širší a správnější, nežli zdravotní stanovisko městského fyzikátu.* (podtrženo v originále – pozn. KD).“

³⁹¹ Ing. Vancí studniční systém odmítl a prosadil podolské vodárny jako mezikrok před spuštěním Štěchovické vodárny. Shodl se ale dr. Procházkou na tom, že je potřeba filtraci v Podolí řešit jako umělou a ne přirozenou, protože další testy ukázaly, že je voda z ostrova podobně tvrdá a železitá jako káranská, protože měla charakteristiky vody podzemní a ne říční, přirozeně filtrované.

Po proběhlé oponentní diskuzi se v prosinci roku 1920 začalo s pokusnými vrtky na Schwarzenberském ostrově, aby se prokázala vhodnost území pro filtraci zdejší vody pro znovu spuštění Vinohradské vodárny v Podolí jako provizoria před spuštěním Štěchovické vodárny, se kterou se počítalo nejdříve až za deset let. S pokusnými pracemi se na ostrově a břehu pokračovalo až do 30. června 1921, veškeré práce měla na starosti firma Ing. Kresse.³⁹² Vzhledem k velké tvrdosti takto získané podzemní vody bylo rozhodnuto, že se bude voda míchat s vltavskou vodou, získávanou přímo z řeky.

1. června 1921 byl Vancíův program na zásobení Prahy a stavbu Štěchovické vodárny schválen správní radou káranské vodárny společně s generálním projektem na filtraci říční vody v Podolí, 17. června téhož roku pak i dozorčí radou vodárny a konečně 5. července došlo k definitivnímu schválení širší správní komisí pro Velkou Prahu.³⁹³ Program se tak stal závazným plánem pro budoucí zásobení Prahy vodou.

V průběhu roku 1921 pokračovaly projekční práce na stavbu nové přehrady, mezitím došlo k odsouhlasení definitivní podoby a strojního vybavení nové odželezňovací a filtrační stanice v Podolí. Vzhledem k atypičnosti místa a nutnosti použít velmi stísněný prostor navrhl Ing. Vancí

³⁹⁰ Tamtéž.

³⁹¹ Odpověď na posudek o programu na nové zaopatřování obce Velké Prahy vodou pronesený fysikem hlavního města Prahy s naprostým a jednotným souhlasem sboru městských okresních lékařů ze dne 4. února 1921. APVK, f. PV, kt. 14, sign. J-40.

³⁹² Program na nové zásobení Velké Prahy vodou – činnost projekční kanceláře Společné vodárny za rok 1921. APVK, f. PV, kt. 14, sign. J-45.

³⁹³ Tamtéž.

jako jediný použitelný systém filtrace Puech-Chabal francouzské firmy H. Chabal et Cie.³⁹⁴ Ta dodala plány ještě v březnu téhož roku, kdy plány osobně přivezl do Prahy ředitel firmy Henri Chabal. Využít jiný způsob čištění vody, koagulaci, jinak též americkou filtraci, se vzhledem k měkkosti vody nedoporučovalo, navíc systém Puech – Chabal plánovaly Vinohrady zavést již v roce 1911.³⁹⁵

Původní plán počítal se znovuspuštěním Vinohradské vodárny v Podolí, nový filtrační systém měl pouze intenzifikovat dosavadní výrobu a vylepšit čistící proces. Pražská vodárna v Podolí byla v natolik dezolátním stavu, že o ní jako o dalším zdroji vody nešlo vůbec uvažovat.³⁹⁶ Budova filtrace měla původně stát jižně od budovy Vinohradské vodárny, nicméně vzhledem ke značně nevhodně tvarovanému pozemku bylo nakonec rozhodnuto o stavbě filtrační stanice na území bývalé Pražské vodárny, u které se o dalším technologickém využití neuvažovalo a tudíž se mohla demolovat a ustoupit nové budově. Při odsouhlasení stavby vodárny také padl striktní příkaz oddělit vltavskou a káranskou vodu stavbou nové komory vodojemu na Floře, aby nedošlo ke kontaminaci vody pitné. Po realizaci nové Podolské vodárny v roce 1929 byl nakonec celý systém spojen dohromady a původně provizorní vodárna na užitkovou vodu se stala zásadním pilířem celého pražského vodárenského systému.³⁹⁷

6.6.3 Plány a řešení ve 30. letech

Až do začátku 30. let se vodárenská otázka v Praze soustředila na stavbu nové Podolské vodárny a stavba Štěchovické přehrady ustoupila do pozadí, protože akutní potřeba dodávky vody byla na určitou dobu pokryta. Ze zavedení druhého typu vody a druhé linie vodovodního řádu se mezitím stalo politické téma. Další rozšiřování Káranské vodárny a obnova jejího vybavení ustoupilo do pozadí. Do roku 1932 se povedlo předběžně vybudovat dvojí vodovodní vedení pro oblast Libně, Vysočan, Holešovic a dolní část Smíchova pro zhruba 120 000 obyvatel.³⁹⁸ Začátkem 30. let se v těchto převážně dělnických částech města začaly ozývat hlasy nespokojené s tím, že majitelé domů jsou jednak nuceni budovat dvojitý vodovod, místo původního dobrovolného vybudování, a že do jejich vodovodu, původně na káranskou pitnou vodu, bude zaváděna voda užitková.³⁹⁹ Příležitosti se chopila Komunistická strana, která odmítla zavádění vltavské filtrované vody do čtvrtí již vybavených dvojitým vodovodem. *„To je to, proti čemu protestujeme, že se neužívá vody vltavské k účelům, ku kterým je určena, na paření*

³⁹⁴ Systém byl pojmenován podle svých tvůrců – průmyslníka Armanda Tarna Puecha a Ing. Henri Chabala. K filtračnímu systému Puech-Chabal blíže Drnek Kryštof, Prague's water supply station in Podolí – solution of the problems with clean water in 1930', Acta Polytechnica, r. 2011, roč. 51, č. 5, s. 33 – 38.

³⁹⁵ Průvodní zpráva ke generálnímu projektu na zásobování vodou užitkovou z Podolí dle systému Puech – Chabalova. APVK, f. PV, kt. 14, sign. J-43.

³⁹⁶ Tamtéž.

³⁹⁷ Blíže k projektu Podolské vodárny Jásek Jaroslav, Beneš Jaroslav a kol., Podolská vodárna a Antonín Engel, Praha 2014.

³⁹⁸ Návrh řešení vodárenské otázky Velké Prahy. I. průvodní zpráva. Praha 1932. APVK, nesignováno.

³⁹⁹ Těsnopisecký zápis o 4. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané v pondělí dne 7. dubna 1930. AMP, f. MHMP I., i.č. 893.

zvířat, ke splachování záchodů, ke koupání a lázni, nýbrž že se užívá k tomu všemu vody pitné a že její pak nedostatek. Náš protest směřuje proti vnucování vltavské vody obyvatelstvu v dělnických čtvrtích místo vody pitné." ⁴⁰⁰ Je nutno poznamenat, že dr. Vacek, budoucí poválečný primátor Prahy, který projev přednesl, byl předchozí čtyři roky předsedou správní rady obecních vodáren, takže byl o celé situaci informován jako málokdo, včetně toho, že se toto zavádění vody začalo provádět s jeho oficiálním souhlasem.

Pravdou bylo, že začátkem 30. let došlo navzdory dokončení Podolské vodárny opět ke kritické situaci a obyvatelé zmiňovaných čtvrtí měli vodu neurčité kvality. Nebyli ovšem sami, protože stejný problém se opakoval po celém městě: *„...zdá se, (že) nebyla zásadně řešena otázka, jak mají tyto dvě vody býti distribuovány a došlo k dnešnímu komplikovanému a neustálenému stavu, že některé oblasti Velké Prahy jsou zásobovány jen vodou spodní, jiné zas jen vodou říční a jiné posléze vodou smíšenou, při čemž snad se tyto oblasti mění nebo střídají, neznámo však kdy, jak a dle jaké zásady."* ⁴⁰¹

V roce 1932 došlo k zásadnímu přehodnocení celé dosud prosazované koncepce. Ve své zprávě⁴⁰² Ing. Snížek a Ing. Opatrný revidovali podklady, na kterých Ing. Vancí založil svůj projekt, a museli konstatovat, že jeho rozdělení pitné a užitkové vody bylo nepřesné. Oba autoři došli k výsledkům opačným – v roce 1928 byl poměr 81:44 ve prospěch vody pitné, v roce 1930 to bylo podobné, 75:35, základní poměr tak byl počítán 2:1 ve prospěch vody pitné. To byl pravý důvod toho, proč byl do nově budovaných domů v již zmiňovaných čtvrtích zaváděn dvojitý vodovod, protože Káranská vodárna nestačila zvýšený a nečekaný odběr vody pitné krýt vlastní výrobou a voda užitková se tak začala do pražských domů zavádět i tam, kam přijít neměla. Stejně tak předpokládaná spotřeba 130 l/os./den se ukázala jako přinejmenším mírná a zejména v létě byla překračována o 10% (Žižkov) až 213% (Spořilov). Z toho důvodu se začalo reálně uvažovat o dostavbě druhé poloviny Podolské vodárny (ke které v původní podobě nikdy nedošlo kvůli sporům o výkupu potřebných pozemků), došlo k intenzifikaci Káranské vodárny a k vytvoření nerealizovaných plánů na rozšiřování jímacích řadů v Polabí a Pojizeří.

V roce 1930 se nicméně objevil první realizovatelný projekt na Štěchovickou přehradu. Již v roce 1926 se během komisionálního řízení ve Štěchovicích městská rada přihlásila k budoucímu odběru vody v hodnotě 1230 l/s, resp. 1850 l/s při maximálním výkonu. Tento požadavek následně odsouhlasilo jak Ministerstvo veřejných prací svým výnosem č. 8643 z 22. října 1927, tak Ředitelství pro stavbu vodních cest, které mělo za řeku a její technickou

⁴⁰⁰ Těsnohisecký zápis o 4. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané v pondělí dne 7. dubna 1930. AMP, f. MHMP I., i.č. 893.

⁴⁰¹ Zpráva o Návrhu řešení vodárenské otázky Velké Prahy, dne 8. března 1933, č.j. XIII – 1723/33. APVK, Stará spisovna, zn. 111/2.

⁴⁰² Návrh řešení vodárenské otázky Velké Prahy. I. průvodní zpráva. Praha 1932. APVK, Stará spisovna, zn. 111/2.

způsobilost k plavbě a dalším činnostem přímou zodpovědnost.⁴⁰³ Nově postavená Podolská vodárna měla po dokončení přehrady fungovat jako vnitroměstská rezerva a zdroj užitkové vody do nejnižších dvou pražských pásem.

Projektovaná vodárna pracovala s dvoustupňovým přehrazením řeky. Jímání vody mělo probíhat na prvním stupni v místě, které je o něco níže proti proudu než je dnešní slapská přehrada. Voda měla být vedena ke stupni druhému, který byl umístěn na stejném místě jako dnešní Štěchovická přehrada. Vedla se, podobně jako u projektu Ing. Kresse, pomocí uměle vytvořené štol mezi oběma stupni. Druhý stupeň zároveň sloužil jako rezervní zdroj. Strojovna a filtrace se měly nacházet u dolní štěchovické nádrže, odkud se měla voda čerpat do akumulací nádrže. Z tohoto místa voda tekla na rychlofiltry, které by ji společně s plynným chlorem dočišťovaly (hlavní čištění mělo probíhat přirozenou cestou v nádrži).

Plynulé čerpání a čištění vody zajišťoval systém dvou nádrží, kam se voda postupně měla čerpat. Akumulační nádrž se měla používat pouze 12 hodin denně a to v denní době, kdy byla cena za elektrický proud nejnižší. Voda se z ní měla v té době přečerpávat zpět do vyrovnávací nádrže, odkud byla předtím naplněna. Na filtry se voda měla přepouštět hlavně z nádrže vyrovnávací. Přívod vody se ale měl dát volně přepojovat podle potřeby.⁴⁰⁴

V roce 1932 se definitivně spojily projekty vodárny a elektrárny. Na tomto kroku se Vodárenská kancelář a Ústřední elektrárny dohodly v roce 1931 v úmluvě o použití vody z elektrárenské akumulací nádrže pro vodovod, samotné plánování Štěchovické elektrárny přitom probíhalo již od roku 1925. Když došlo k domluvě mezi oběma městskými podniky, probíhala jednání o třech různých projektech, přičemž jeden z nich, projekt Ing. Záruby-Pfeffermanna, byl již v té době zakoupen. Do dokumentace těchto návrhů Projektční kancelář vodáren hlavního města dokreslila vlastní návrhy na vodárenská zařízení.

Ing. Záruba-Pfeffermann navrhl řešení, které se úřednímu vodárenskému projektu z r. 1930 přibližovalo asi nejvíc jak z vodárenského, tak elektrárenského hlediska. Počítal s dvěma stupni, ze slapského se měla voda ke štěchovickému vést podzemní štolou. Ta byla zaústěna do hydrocentrály umístěné pod druhým stupněm. Akumulační nádrž měla být rozdělena na dvě části pro účely elektrárenské a vodárenské. Umístění zbylých vodárenských zařízení bylo s původním návrhem v podstatě stejné. Kvůli problematickému vypouštění odpadních vod z akumulací nádrže byla navržena nádrž ještě jedna - koagulační a vyrovnávací.⁴⁰⁵

Projekt Ing. Kobzy počítal jen s jednou přehradou umístěnou zhruba 2 km proti proudu od dnešního štěchovického stupně. Na stejném místě byly umístěny na levém břehu i hydroelektrárna a přečerpací stanice. Akumulační nádrž byla umístěna na pravém břehu, což ale

⁴⁰³ Generelní projekt vodovodu hlav. města Prahy z údolních přehrad Štěchovických. Příloha č. 26, Technická zpráva a výpočty. Praha, červen 1930. APVK, f. PV, kt. 100, sign. J-179.

⁴⁰⁴ Tamtéž.

⁴⁰⁵ Srovnávací studie vodárny hlavního města Prahy k variantám projektů štěchovických přehrad. APVK, f. PV, kt. 22, sign. J-151.

bohužel komplikovalo její vodárenské využití. Vedení přívodního řadu do města na pravém břehu bylo značně problematické kvůli krajinnému profilu a kvůli nutnosti využití řady akvaduktů a shybek by se celý projekt neúměrně prodražoval. Kvůli tomu byly celá filtrace i s akumulací nádrží umístěny na levý břeh. Díky volnému prostoru, který tak levý břeh nabízel, mohly být využity původní návrhy filtračních zařízení z roku 1930.⁴⁰⁶

Třetí projekt vypracovalo Ředitelství pro stavbu vodních cest, počítal s využitím pouze jednoho přehradního stupně v místě dnešní Štěchovické přehrady. Tento návrh byl primárně proveden z ekonomických důvodů, protože stavba dvou stupňů se autorům jevila v době ekonomické krize jako příliš drahá. Slapský stupeň s vyšším spádem vody byl nahrazen vysoko umístěnou akumulací nádrží zásobující zároveň i vodárnu. Vodárenská projekční kancelář nechala vypracovat pro tento projekt dvě varianty vodárenských zařízení, lišící se pouze rozdílným umístěním technického zázemí, filtrace zůstávala stejná jako v předchozích návrzích.⁴⁰⁷

Cena projektů se pohybovala kolem 140 mil. Kč – stavba přívodních řadů do Prahy se počítala stejná jako v projektu v roce 1930, tj. 93 410 000 Kč, cena za jednotlivé projekty činila 40 800 000 Kč za projekt Ing. Záruby-Pfeffermanna, 40 640 000 Kč za projekt Ing. Kobzy, 43 130 000 Kč za první variantu projektu Ředitelství a konečně 47 500 000 Kč za variantu druhou.⁴⁰⁸

Pro výběr finální varianty byla zcela zásadní cena za 1 m³, protože vodu z přehrady muselo město od Ústředních elektráren, jakožto majitele a provozovatele objektu, nakupovat. Ve všech projektech se cena vody pohybovala okolo 40 h, nicméně rozptýl mezi nejdražší a nejlevnější variantou byl až 6 h. Ačkoliv se tento rozdíl může zdát minimální, v celkově částce a maximálním objemu odebrané vody 58 400 000 m³ se jednalo o rozdíl v zaplacené částce v hodnotě 1 750 000 Kč při rozdílu 3 hal., resp. 3 200 000 Kč při rozdílu 5, 5 hal.

Vzhledem k vyrovnané ceně za projekty tak byla vybrána z hlediska vodárenského a ceny za vodu nakonec první varianta Ředitelství, v níž byla vodárna umístěna k vrchu "Homole". Rozhodující pro výběr mezi variantami v projektu Ředitelství, protože voda u obou stála stejně, byla především blízkost všech vodárenských zařízení usnadňujících provoz.

Celý proces rozhodování o projektech podle všeho vyvolával kontroverze a podezření ze zmanipulování soutěže, o čemž svědčí i demonstrativní odstoupení zástupce Masarykovy akademie práce z rozhodovací komise. „*Této žádosti (o prodloužení lhůty na posouzení posudku expertů na projekty přehrad), vzhledem k rozsáhlosti a složitosti otázky dojísta plně oprávněné, nebylo však vyhověno. Proto se oficiální zástupce Masarykovy akademie práce vzdal členství v*

⁴⁰⁶ Srovnávací studie vodárny hlavního města Prahy k variantám projektů štěchovických přehrad. APVK, f. PV, kt. 22, sign. J-151.

⁴⁰⁷ Tamtéž.

⁴⁰⁸ Tamtéž.

komisi, neboť nemůže nésti žádné zodpovědnosti, nemaje možnosti, aby zevrubně prostudoval zprávy úředních znalců." ⁴⁰⁹ O něco později se vůči neprůhlednému rozhodovacímu procesu vymezilo i město Praha a společně s Ústředními elektrárnami se od rozhodnutí, který ze tří projektů vybrat, 7. července 1933 distancovalo. ⁴¹⁰

V této době také kulminovalo rozhodování, vedené programem z roku 1930, který vytvořil tři varianty toho, jak dále postupovat:

- celá trubní síť dvojitá a oddělena na vodu pitnou a užitkovou
- jádro města zásobené jen vodou pitnou a obvod města vodou dvojitou
- celé město zásobeno jednotnou sítí se smíchanou vodou z různých zdrojů

Plán doporučil upravenou variantu druhou, v níž měla být oddělena dodávka vody pro vnitřek města a jeho obvod, měla se vybudovat nová Vrutická vodárna založená na jímání povrchové vody z Vrutického potoka a měla být dostavěna druhá polovina Podolské vodárny. Kompromisní řešení, navrhované Ing. Opatrným a Ing. Snížkem naráželo na nutnost de facto rozdělit obyvatele Prahy na dvě skupiny s nestejnými právy a s dodávkou vody rozdílné kvality. Následná zpráva ⁴¹¹ z roku 1933 se realisticky obávala protestů obyvatel z druhé skupiny žijících na periferních částech města. Navíc relativní řídkost osídlení dané oblasti přinášela mnohem dražší náklady na zavádění tohoto dvojího vodovodu, nehledě k tomu, že se neprokázala jeho finanční výhodnost. Protože docházelo k poklesu využití Káranské vodárny v důsledku odmítání zavádění pitného vodovodu, docházelo k tomu, že se někdy spotřeba vody užitkové dotovala vodou pitnou.

Pro dvojí vodovod tak nastávala nutnost zákonem donutit veškeré majitele domů v Praze aby si nechali zavést i druhou vodovodní přípojku, což logicky předpokládalo mohutné protesty a dlouhou dobu realizace, která navíc přinese velkou finanční zátěž pro město. V celé Praze bylo položeno cca 800 km potrubí, které se muselo zdvojit, což na město kladlo povinnost finančního zatížení o dalších zhruba 300 mil. Kč jen na výstavbu potrubí a dalších 300-350 mil. Kč na další vodárenskou výstavbu. ⁴¹² Navíc se vycházelo z toho, že většina předpokládaných domovních připojení dobrovolně ze strany majitelů domů nikdy nevznikne, což se ukázalo v již zmiňovaných čtvrtích, kde došlo k výstavbě dvojího vodovodu: *„V oblasti, kde již dvojí vodovod je zaveden, věc dopadla tak, že většina domů této oblasti odmítla připojit se na síť pitnou, spotřeba této*

⁴⁰⁹ Masarykova akademie práce redakci ČTK, Lidových novin, Prager presse, Venkov, Právo lidu ČSR, Národní osvobození, České slovo, Národní listy, Národní politika dne 11. července 1933, č.j. 2013 Pres 1.283. AAV, f. MAP, kt. 56, sign. 427(2).

⁴¹⁰ Stanovisko Masarykovy akademie práce k projektům Štěchovických přehrad ze dne 30. října 1933. AAV, f. MAP, kt. 56, sign. 427(2).

⁴¹¹ Zpráva o Návrhu řešení vodárenské otázky Velké Prahy, dne 8. března 1933, č.j. XIII – 1723/33. APVK, Stará spisovna, zn. 111/2.

⁴¹² Nynější stav zásobování vodou hl. města Prahy. Přednáška Ing. Opatrného ve (nečitelné) komisi dne 25. dubna 1930. APVK, Stará spisovna, zn. 111/2.

vody poklesla s 2 700 m³ na 205 m³ ve Vysočanech, s 3 900 m³ na 550 m³ v Libni." ⁴¹³

Paradoxem tak zůstává, že v těchto čtvrtích byly domy napojeny primárně ne na vodu pitnou, ale užitkovou z Podolí, takže výše zmíněné protesty dr. Vacka a zástupců obyvatel těchto čtvrtí byly namířeny proti tomu, co si nechali majitelé sami napojit. Navíc se zjistilo, že obyvatelé domů, kde byla zavedena pitná voda do uličních výtokových stojánků tak, aby došlo k úspoře majitelům domů, kteří tak nebyli nuceni zapojovat druhý vodovod, z vlastní lenosti pijí raději vodu užitkovou, zavedenou do domu, místo toho, aby si došli pro vodu pitnou na ulici.

Druhá varianta spočívala v opuštění zásady dvojitého vodovodu. Vzhledem k řadě problémů finančním či právním, které byly zmíněny výše, se ukázalo, že teorie druhého vodovodu je pro Prahu, a celkově pro jakékoliv velkoměsto, v praxi nepoužitelná. Zpráva Ing. Pavlanského a dr. Proška z roku 1933 tak konstatovala, že pokud se povede udržet hodnoty podolské vody na současné úrovni, je možné ji míchat s vodou káranskou. Původní obavy o ztrátu fyzikálních vlastností se neprokázaly a ukázalo se, že *„...vodu směsí vzniklou bude dobře možno použití i k účelům pitným."* ⁴¹⁴ Projekt druhého vodovodu a Štěchovické přehrady tak byl definitivně opuštěn.

⁴¹³ Zpráva o Návrhu řešení vodárenské otázky Velké Prahy, dne 8. března 1933, č.j. XIII – 1723/33. APVK, Stará spisovna, zn. 111/2.

⁴¹⁴ Tamtéž.

7. Dopravní otázka

*„Proč bychom chodili rovně, když můžeme jítí oklikou?“*⁴¹⁵

prof. Antonín Engel

Dopravní situace v hlavním městě byla jedna ze dvou klíčových otázek, kolem kterých se původní plán regulace točil. Vytvořit z dosavadního slepence několika desítek různě vyvinutých měst, předměstí a vesnic jednotně se vyvíjející městský celek předpokládalo především jejich vhodné dopravní propojení, které mělo nově vzniklé město prakticky spojit do jednoho celku tak, aby nebyly některé části oddělené od zbytku města. Organické splynutí městských částí si bez vzájemného dopravního propojení šlo jen těžko představit – např. celá nově připojená západní oblast Prahy byla závislá na nedostačující Chotkově silnici, na druhé straně Prahy bylo velmi omezující dopravní spojení mezi Libní a severem Prahy.

Problematika silniční a uliční sítě v hlavním městě se ale neomezovala jen na nové a stávající průtahy do jednotlivých městských částí. Spolu s nimi bylo potřeba vyřešit i otázky městské hromadné dopravy a její koexistence se vzrůstající dopravou automobilovou, která postupně začínala zahlcovat především střed města. Vedle uliční dopravy ve městě existoval ještě problém s dopravou železniční. Její regulace, resp. kompletní přestavba a reforma se řešila již dlouhou dobu před vypuknutím první světové války, nicméně určitého výsledku došla až ve formě regulačního plánu.

7.1 Uliční a silniční situace v Praze

*„Daleko větší procento nehod a neštěstí zavinuje přímo šílená jízda automobilů a motocyklů... Nejednen šofér zaměňuje pražskou ulici za závodní dráhu u Jíloviště.“*⁴¹⁶

Problémy dosavadní uliční sítě byly expertům ze Státní regulační komise dobře známy. Dají se rozdělit do dvou kategorií – na jedné straně problémy související se samotnou uliční sítí a na straně druhé problémy vyplývající z polohy a stavu městských částí, kudy ulice a silnice vedly. Jejich řešení pak svou mírou radicality měnilo úpravou ulice i podobu dané městské části.

Problémy týkající se dopravní sítě ve městě se hojně diskutovaly v laické i vědecké veřejnosti.

⁴¹⁵ Engel Antonín, Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika předního návrhu, II. část., Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 20.

⁴¹⁶ Člen ústředního zastupitelstva Eduard Fikejzl, 8. řádná schůze Ústředního zastupitelstva dne 2. září 1929, AMP, f. MHMP I – Protokoly sborů městské správy, i.č. 889.

Vzhledem k širokému záběru se k problematice vyjadřoval vedle odborného také denní tisk. Nelze přitom říct, že bulvarizace problematiky se vztahovala pouze na denní tisk, který ze své podstaty řešení problémů zjednodušoval.⁴¹⁷ Jednotlivé odborné časopisy se proti sobě navzájem ostře vymezovaly – velmi jasně je to zřetelné především v polemikách mezi Stylem, kam přispíval např. Pavel Janák, Bohumil Hübschmann či Antonín Engel, a Stavbou, v jejíž redakci seděl Karel Teige či Josef Chochol.

Shrnutí problémů, které pražskou uliční síť trápily, provedly především dvě odborné statě, které vznikly pro potřebu dopravní soutěže probíhající mezi lety 1930 a 1931.⁴¹⁸ Ve skupině, která se vztahovala přímo k řešení uliční sítě a jednotlivých dopravních tepen, se jako největší téma diskutovala šířka ulic a jejich nesystematičnost a s tím spojená špatná situace křižovatek, kterých bylo nadbytek, a navíc byly špatně řešeny, takže neumožňovaly plynulou dopravu.

Zároveň se projevila větší absence souběžných ulic, které by umožňovaly diferenciaci dopravy podle místa určení a jejího typu, takže se v jedné ulici koncentrovala doprava rychlá, pomalá, místní i průběžná (tento prvek se opakuje i v řešení dopravy železniční, kdy se cíleně oddělují jednotlivé typy dopravy).

Vedle toho se k dopravním problémům přičlenila i neukázněnost účastníků dopravy a obyvatelstva celkově – v ulicích se nacházelo větší množství překážek, které bránily plynulosti dopravy. Pokud pomineme železniční svršek, který v Praze poměrně často křižoval ulice, jednalo se o nerespektování zákazů stání či parkování, které ostatně nebyly ani důsledně značeny, a vstupování chodců do ulice.

Vedle těchto komplikací tvořily velkou překážku prvky terénní, vzhledem k topografickému profilu Prahy byly ulice často příliš strmé, ochrana památek, která neumožňovala velkorysé plánování a stavbu nových silnic, a nakonec také až příliš velká koncentrace městské hromadné dopravy do centra města, která se zde potkávala se vzrůstající frekvencí automobilovou.

Z hlediska státního pak všechny tyto obtíže vytvářely překážku v propojení dvanácti

⁴¹⁷ Např. „Ze všeho vyzírá nucenost, a oběti, přinášené a nepravém místě, mstí se krátkodechostí dispozice... A mnohý detail plánu přímo svádí k domněnce, jako by individualita, Praze naprosto cizí, Prahu nemilující, Prahu výtvarně a architektonicky nechápající, přes všechny protesty veřejnosti odborné i laické, stále šla jen za jedinou utkvělou myšlenkou: nevytvořit v Praze za žádnou cenu velkoryse i racionálně organizované prostory ani stavby, nevytvořit za nic na světě tradici svobodné a monumentální koncepce.“ Ch., Václavské náměstí na Letné? Právo lidu, r. 1931, č. 171, s. 4.

⁴¹⁸ Oba texty jsou přepisem přednášek, které zazněly pro odbornou i laickou veřejnost. Jedná se o přednášku Ing. Aloise Píbla, která byla přednesena na 10. sjezdu československých inženýrů v Praze v roce 1930, a přednášku Ing. Josefa Šejny, připravené v roce 1929 v rámci cyklu přednášek k soutěži na dopravní systém v Praze. Píbl Alois, Návrh regulace dopravy ve vnitřní Praze, In: Ohlas soudobé inženýrské práce. Sborník vydaný k 10. sjezdu československých inženýrů v Praze v roce 1930, Praha 1930, s. 73 – 86, a Šejna Josef, Úprava komunikační sítě v novém regulačním plánu V. Prahy. Příloha soutěžních pomůcek č. 66, ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

státních silnic, které do Prahy směřovaly, při vstupu do města místo rychlého spojení mezi sebou jen přiváděly dopravu do jeho vnitřku – silnice Rumburská, Liberecká, Poděbradsko-Náchodská, Českobrodsko-Jihlavská, Černokostelecká, Českobudějovická, Dobříšsko-Vimperská, Berounsko-Haselbašská, Karlovarská, Velvarsko-Teplická.⁴¹⁹

S celkovou situací pak souvisela i řada drobných detailů, které dotvářely celkový obraz – špatný stav dlažby a vozovky, navzdory pokračující motorizaci vysoký počet koňských povozů a člověkem tlačných i tažených povozů, nízký stav četnictva, které by důsledně vyžadovalo dodržování pravidel, či celkový rozmach automobilismu a s tím spojený nedostatek v průpravě budoucích řidičů.

Jako palčivý se jevil problém šířky ulic, který měl po vyřešení uvolnit dopravu, ale jeho řešení bylo nejnáročnější. Regulační plán stanovil normalizovanou minimální šířku ulic na 30 m, na níž měly být upraveny všechny zásadní dopravní tepny. Pro takovou ulici se počítal samostatný pruh v obou směrech pro pomalou i rychlou jízdu, samostatný pruh pro zastavení vozidel u krajnice v obou směrech a samostatný pruh pro tramvaje uprostřed ulice. Každý měl mít alespoň po 3 m, po započítání chodníku o šířce 4, 5 m se tak celková šířka dostala až na minimálních 30 m.⁴²⁰

Šířka pražských ulic přímo souvisela s úpravou navazujících státních silnic. Vzhledem ke snaze československého státu navázat svoje hlavní tahy na mezinárodní dálniční síť, především tu německou, která velmi rychle dosahovala úctyhodné celkové délky, mělo dojít k intenzifikaci dosavadní sítě a jejím úpravám na mezinárodní standardy. Ještě těsně před kritickou situací v závěru roku 1938 se projednávalo několik návrhů zemských úřadů v Praze, Brně, Bratislavě a Užhorodě o výběru silnic, které mají být rozšířeny. Jejich konečná podoba měla mít celkem čtyři pruhy, v každém směru dva o celkové šíři 6 m.⁴²¹ Další typy silnic měly být odstupňovány na celkem 3 a 2 pruhy.

Spolu s šířkou ulic byly upraveny i další parametry – spád neměl přestoupit poměr 1:20, tzn. 5 %, zatáčky měly mít poloměr 40 m, křížení s vedlejšími ulicemi bylo pokud možno omezeno a místní doprava byla svedena do vedlejších ulic. Křižovatky měly být nově budovány s použitím světelné signalizace, která se v této době začínala ve městě pomalu používat.

Největším problémem ale byl vzrůstající objem dopravy, který se do vnitřního města valil a

⁴¹⁹ V soupisu dvě silnice chybí, protože v pramenech jich je uvedeno jen deset, zbylé dvě nejsou zmíněny. Šejna Josef, Úprava komunikační sítě v novém regulačním plánu V. Prahy. Příloha soutěžních pomůcek č. 66, ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno, s. 6.

⁴²⁰ Ministerstvo veřejných prací, státní silniční fond. Hlavní dopravní tepny. Návrh na šířky jejich vozovek. NA, f. MYP, kt. 814, sign. 105.

⁴²¹ Šejna Josef, Úprava komunikační sítě v novém regulačním plánu V. Prahy. Příloha soutěžních pomůcek č. 66, ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno, s. 14.

koncentroval se do stejných částí města a ulic jako městská doprava. Státní silnice, které do Prahy mířily, nebyly po dosažení hranic města vedeny dále mimo širší centrum města, ale neregulovanou uliční sítí sváděly průběžnou dopravu dovnitř do města.

7.1.1 Podoba nového dopravního systému

Regulace dopravy proto v první řadě počítala s vytvořením celé řady nových komunikací, které měly za účel odvedení dopravy nemající za cíl hlavní město mimo střed Prahy. Vznikly tak tři nové průběžné transversály, které sváděly dopravu z jednoho okraje Prahy na druhý. Jedna, která spojovala silnice ze severozápadních Čech (chomutovskou, karlovarskou a velvarskou), vedla přes Dejvice Belcrediho třídou (dnes Milady Horákové), Veletržní, Dělnickou, přes nový Baxův (dnes Libeňský) most na Palmovku. Zde se na transversálu napojovaly silnice ze severovýchodních Čech – rumburská, liberecká a hradecká. Druhá transversála, která měla spojit píseckou, křivoklátskou a nově projektovanou karlovo-týnskou silnici, byla vedena na jihu Prahy ze Smíchova přes nově navržený most u Výtoně, projektovaný mezi Železničním a Palackého mostem (který nebyl nikdy realizován). Poté se silnice měla větvit směrem na Pankrác a dále na Tábor a Botičským údolím na černokosteleckou silnici a na Jihlavu. Třetí průběžná komunikace byla plánována jako severo-jihní a vedla z Modřan přes Libeň ke kbelskému letišti, její detailní podoba nebyla v pramenech blíže specifikována.⁴²²

Tato základní průběžná síť byla doplněna okružními komunikacemi, které vzájemně propojovaly všechny dostředné komunikace a zároveň i nově plánované transversály. Jejich hlavním úkolem tak bylo především zkrátit dojezdovou vzdálenost pro tranzitní dopravu, které se napojovala na různé směry. Oponenti transversálního systému celkem logicky argumentovali, že nejde zcela vyškrtnout tranzitní dopravu z centra města, protože by pro dopravu zcela nesmyslně vznikala opravdu velká objížďka. Kolem města samotného sice byly v plánu další spojnice mezi státními silnicemi, která tak kolem Prahy vytvářely základní silniční okruh, ale bylo potřeba se vypořádat i s dopravou, která se potřebovala napojit na silnici na druhém okraji města.⁴²³

Situaci dále činily složitější i problémy nastíněné na začátku kapitoly – ochrana památek a složitý topografický průřez Prahou.

Vznikl tak tzv. okružní systém, na kterém byly založeny všechny pozdější regulační připomínky. Ve své základní verzi počítal s použitím dvou hlavních okruhů, rozšířené verze okruhů se pak měly

⁴²² Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 456.

⁴²³ Mölzer Eustach, Velká Praha – technicko-hospodářský problém, Architekt SIA, roč. 28, r. 1929, č. 10, sign. 225–226.

vytvořit v periferních oblastech města.

První okruh obcházel Staré město po linii Na Příkopech - Národní třída - Národní divadlo a pomocí tzv. Petřínské komunikace je spojoval s Hradčany a Dejvicemi. Linie dopravní tepny poté procházela skrz Letnou a přes Revoluční třídu a Náměstí Republiky se vracel zpátky na Příkopy. Souběžně se silnicí na levém břehu měla pokračovat druhá větev okruhu po nábřežní komunikaci až k Mánesovu mostu. Jednou z funkcí prvního okruhu bylo také přivedení dopravy na levý břeh a větší uvolnění břehu pravého. Tuto podmínku měla plnit část prvního okruhu, Petřínská komunikace.

Druhý okruh měl spojit východní industriální oblast Libně a Vysočan přes oblast Florence s Muzeem a pomocí nového mostu přes Nuselské údolí i s oblastí Pankráče, která se nabízela jako ideální volný prostor pro další expanzi města. Na rozdíl od prvního měl tento okruh funkci především dopravní. Ačkoliv ochrana památek byla významným aspektem i při jeho plánování, svedení dopravy ze severu města na jih bylo v tomto případě důležitější, okruh měl posloužit hlavně jako páteř nově realizovaného dopravního systému v hlavním městě.⁴²⁴ Oproti předešlému, neměl druhý okruh na levém břehu svůj protějšek. Pouze se díky nově plánovanému mostu z Resslovy ulice měla doprava převést na levý břeh, kde by došlo k napojení na novou transversálu.⁴²⁵ Došlo by tak k jejímu spojení s komunikací na Letné a v Holešovicích přes Malou Stranu a plánovanou severojižní tepnu po vltavském nábřeží.⁴²⁶

První dva okruhy měly být doplněny dalšími dvěma, z nichž se jeden dělil do několika samostatných větví. Kratší třetí okruh začínal na Floře na Žižkově, pokračoval před Radešinské (dnešní Olšanské) náměstí průlomem do Prokopovy ulice, na křižovatce s Husovou třídou (dnešní Husitská ulice, ve styku s Koněvovou ulicí) se měla silnice nově vybudovaným tunelem dostat pod Žižkovským kopcem do Poděbradovy ulice (dnešní Šaldova, tehdejší Poděbradovu je potřeba si neplést se stejně nazvanou Poděbradovou třídou, která je dnešní Koněvova), přes nově budovaný most do Rohanské ulice (dnešní Komunardů) a posléze do ulice Štítného (dnešní Vrbenského a již neexistující část původní ulice) a po dotyku s novým mostem u Pelc-Tyrolky (dnešním mostem Barikádníků) se po levém břehu napojit na Podbabskou silnici.

Čtvrtý okruh, ze všech nejdelší, v dnešní době z většiny trasy kopíruje Jižní spojka, která se tak vlastně stala jeho moderním nástupcem. Okruh začínal u nově projektovaného mostu v Braníku na jehož místě dneska stojí most Barrandovský. Skrz Branicko-Krčské údolí (dnes Krčské údolí) měl

⁴²⁴ Mikuškovice Alois, Pražský regulační plán, Architekt SIA, roč. 34, r. 1935, č. 3, s. 36.

⁴²⁵ Dnešní Jiráskův most, původně měl most vést z Myslíkovy ulice.

⁴²⁶ Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 459.

pokračovat směrem na Spořilov, kolem michelské plynárny do Vršovic na třídu Krále Jiřího (dnešní oblast u Edenu a stadionu Slavie), odkud pokračovala silnice k nově stavěnému nákladovému nádraží u Červeného Dvora (dnešní Nákladové nádraží Žižkov), přes Pražačku (a dle regulačního plánu skrz plánovanou zástavbu v podobě veřejné budovy, plánované jako vstupní brána) na nový most přes plánované východní seřadovací nádraží spojené s Nádražím Libeň. Zde se komunikace větvila na dvě části – jedna část pokračovala ulicemi Primátorskou a Fügnerovou (obě jsou dnes spojeny do ulice Zenklovy), do Kobylis a Bohnic, druhá část mířila do Vysočan a Palackého třídou (dnešní Freyova) přes nově plánované serpentiny do Libně a ke Kobylisům. Na levém břehu byl pak okruh doplněn o výstupní komunikaci do Radlic, která přes oblast „Bílý Beránek“ v Řepích a Dlouhou míli v Ruzyni směřovala k Horoměřicím, pak měla překročit Vltavu a v Bohnicích se spojit s druhým koncem okruhu, který byl do Bohnic přiveden přes Střížkov, letiště ve Kbélích, Kyje, Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Hostivař a Záběhlice od křižovatky na Spořilově. Vznikl tak obrovský okruh, který obcházel v podstatě celou Prahu.

Všechny tyto primární trasy byly plánovány jako základní části celé dopravní sítě a jako takové byly chápány jako komunikace prvořadého charakteru. Z toho důvodu se na všech místech, kde se silnice potkávala se železnicí, měly vybudovat mosty a tato křížení měla probíhat mimoúrovňově, aby nedocházelo ke zdržování dopravy.

7.1.2 Centrální náměstí

Hlavní křižovatky, na kterých se setkávaly primární komunikace, byly plánovány ve formě centrálních náměstí. Některé byly vytvářeny kompletně nově, jiné byly adaptovány z dosavadních městských částí – do první skupiny patří např. Vítězné náměstí v Dejvicích a nikdy nerealizované náměstí na místě Masarykova nádraží, do skupiny druhé patří např. náměstí Krále Jiřího ve Vršovicích (dnes oblast Edenu a stadionu Slavie), Náměstí Republiky, oblast Palmovky, Prokopovo náměstí na Žižkově a horní i dolní část Václavského náměstí.⁴²⁷ Dochovaná pramenná základna k podobě těchto centrálních uzlů je bohužel jen velmi útržkovitá. Podobu a pozadí vzniku jednotlivých míst tak lze rekonstruovat jen částečně.

Zatímco náměstí v Dejvicích a ve Vršovicích vznikala na volném místě a řešila se tak jen jejich architektonická podoba, která v Dejvicích ve výsledku v podobě díla prof. Antonína Engela budila širokou kontroverzi, ostatní náměstí slibovala hluboké zásahy do dosavadní podoby města. Žižkovské a Libeňské náměstí s sebou nesly „pouze“ regulaci okolní domovní zástavby, ostatní místa však podstatným způsobem regulovala i historickou podobu města. Náměstí Republiky, které

⁴²⁷ Regulační plán Velké Prahy, Praha 1931, s. 14.

se nacházelo na trase prvního okruhu, se mělo kromě primární komunikace stát také místem pro novou koncertní budovu opery a některé vládní budovy. Opera, která v některých návrzích měla stát na místě Obecního domu, nakonec ve schválených plánech měla vyrůst na místě dosavadních kasáren krále Jiřího (tedy na místě dnešního Palladia).

Vítězné náměstí, jako jediné realizované, v sobě neslo nemalou kontroverzi při výběru finální podoby, která vznikla během soutěže na severozápadní sektor, který měl jako své těžiště určenou právě oblast Letné.

Trasy obou okružních komunikací pak byly vedeny na Václavské náměstí, které se podobně jako Vítězné náměstí mělo velmi podstatně změnit. Dolní část Václavského náměstí byla v té době jedním z dopravně nejvytíženějších míst v celém městě (snad s výjimkou křižovatky u Národního divadla), protože ve stísněné oblasti kolem Můstku se scházela jak doprava automobilová a nákladní, tak doprava tramvajová. Na přelomu 20. a 30. let se místní situace již stávala jen velmi těžce udržitelnou a v době dopravní špičky začínala kolabovat. Můstek byl v oficiálním plánu značně rozšířen na normovaných 30 m, nicméně vzhledem k výjimečnosti místa měla být regulace „změkčena“ podloubími, která měla komunikaci rozšířit a přitom zachovat původnost dosavadní zástavby. Horní část náměstí kolem Národního Muzea měl rozšířit především průlom skrz zástavbu na křižovatku ulic Ječná a Lipová, kde měla magistrála pokračovat na Karlovo náměstí, Karlov a přes nový most přes Nuselské údolí na Pankrác.

Patrně největší změnu mělo ale znamenat náměstí na území Masarykova náměstí. To mělo, společně s Denisovým nádražím (nádraží Těšnov), ustoupit velkoryse plánované regulaci celé oblasti. Ze severo-j jižního směru ho měl překračovat více jak stometrový nadjezd, který měl vstupovat do Lützovovy ulice (dnešní Opletalova ulice), východo-západní směřování bylo vytvořeno zcela novou ulicí, která se měla v místě nádraží napojovat na Žižkovu třídu (dnešní Perneroва). Ta byla plánována v duchu přijaté dopravní koncepce jako sekundární odlehčovací komunikace pro Královskou třídu (dnešní Sokolovská), která měla propojovat Karlín a východní část Prahy s oběma okruhy.⁴²⁸

Zatímco Denisovo nádraží v dalších regulačních plánech již nefigurovalo a ohledně jeho demolice panovala široká shoda, osud Masarykova nádraží byl zvažován. V každém případě ho však měla ovlivnit značná redukce oblasti, kterou zaujímalo. Jednou z variant, která byla díky silné pozici Státní dráhy v regulační otázce velmi zvažována, byla jeho přeměna na nádraží určené pro rychlozboží a poštu.

⁴²⁸ Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 460.

7.1.3 Kritika a problémy navrhovaného dopravního systému

Navržený dopravní systém pro město nicméně kromě výhod, zdůrazňovaných v regulačním plánu, přinášel i řadu sporných míst a nejasností, které se staly předmětem široké kritiky. Většina kritiky se snesla na vnitřní okružní systém a na údajné výhody, které měl přinést.

Jedna z jeho základních funkcí, tedy ochrana památek, byla tristní již v samém základu projektu. Vnitřní okruh byl koncipován jako ochrana Starého Města, které mělo být ušetřeno průběžné dopravy a primárních tepen, které by vytvářely nežádoucí průlomky historicky cennou oblastí. Samotný okruh nicméně přinášel problémy již základní koncepcí obsaženou v tezích pro primární komunikace – tedy standardizovaná šířka 30 m. Problém to byl hlavně v oblasti Na Příkopech a Na Můstku. Možnost minimalizování destruktivního zásahu do zástavby v podobě využití soustavného podloubí pro chodce byla ve své podstatě omezena a domy podél silnice by byly redukovány tak jako tak. Nehledě k tomu, že v tzv. „myší díře“, výjezdu z Můstku na Jungmannovo náměstí, by nemohlo dojít ani k tomuto řešení a silnice by se zužovala na pouhých 18 m.⁴²⁹

Problematické bylo rovněž napojení na dnešní Smetanovo nábřeží pomocí ulice Karoliny Světlé. Průjezd plánované dopravy úzkým tunelem mezi Novotného lávkou a budovou Klementina se měl řešit výstavbou souběžné komunikace podél dnešního Smetanova nábřeží. Ta měla destruovat domy Novotného lávky a zpětně se napojovat až na Alšově nábřeží.⁴³⁰ Využití souběžné komunikace pod vltavským nábřežím se v regulaci objevovalo ještě několikrát, v podobně velkém rozsahu například na protějším břehu v oblasti Malé Strany. Projekt byl také znovu využit později za období Protektorátu při činnosti Plánovací komise pro Prahu a okolí.⁴³¹

Zároveň mělo dojít k uvolnění této stísněné oblasti s pomocí teze o využití souběžných ulic pro pomalejší a nákladní dopravu. Oblast Ovocného trhu a přilehlá Rytířská ulice se měly stát hlavní trasou pro nákladní dopravu, ulice Na Příkopech, ulice 28. října a Národní třída byly určeny především pro osobní a hromadnou dopravu. Z toho důvody bylo v plánu postupné rozšíření Královodvorské a Rybné ulice.⁴³²

Velkým a dlouho diskutovaným problémem zůstávala také další část prvního okruhu – Petřínská komunikace. Ta se stala tématem kritiky a diskuzí po celou meziválečnou dobu, protože

⁴²⁹ Tato oblast byla dlouhodobě jednou ze dvou nejproblematictějších míst celého okruhu, doprava se zde pravidelně „zasekávala“ a ani v budoucnu se na tom nemělo nic změnit.

⁴³⁰ Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 460.

⁴³¹ Hořejš Miloš, Protektorátní Praha jako německé město, Praha 2013.

⁴³² Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 460.

byla natolik zásadní, že ovlivňovala nejen své nejbližší a širší okolí, ale také vývoj a podobu města do budoucna.

Stejnou míru kritické diskuze vyvolal projekt vnějšího okruhu kolem Nového Města. Asi největšími problémy z hlediska památkové ochrany byla demolice či alespoň důkladná redukce Masarykova nádraží a prolomení nové ulice od Národního muzea ke křižovatce ulic Ječná a Lipová.⁴³³

Proměna dopravy ve městě tak, jak ji prosazoval regulační plán, byla od začátku předmětem kritiky nejen jako celek, většinová debata probíhala především ve vztahu k jednotlivým úsekům, např. k předložené Petřínské komunikaci. Kritika celkového konceptu byla cíleně odložena až po skončení dopravní soutěže, protože se logicky předpokládalo, že teprve poté bude ujasněno, jestli regulační plán zůstane nezměněn, či dojde k jeho úpravám. Po skončení soutěže okružní systém v regulaci zůstal, výsledek soutěže oprávněnost jeho existence potvrdil. Ve 30. letech se proto naplno rozběhla debata, která jednotlivé okruhy podrobila tvrdé kritice. Především vnitřní okruh byl těžce napadán především Sdružením architektů při Spolku inženýrů a architektů, které odmítlo jak okruh samotný, tak i striktní ochranu památkové zóny Starého Města. Při následných debatních večerech, které probíhaly od roku 1935, byla probrána řada témat, ke kterým se, kromě samotných členů Spolku inženýrů a architektů, vyjadřovali i zástupci Státní regulační komise, či jiných odborných organizací.

Řadu kritických ohlasů, které se vedly po celé meziválečné období, lze shrnout především v osobě prof. Antonína Engela, který ani na konci 30. let neopustil ideu průkopu Letnou, která byla v přímém rozporu s okružním systémem.

Z okružního systému, který ve skutečnosti byl vlastně jen souhrnem radiál, měl nakonec největší dosah projekt vnějšího okruhu. Konceptně byl potvrzen dvojicí soutěží - dopravní soutěží ze začátku 30. let a soutěží na severozápadní spojení z konce stejného desetiletí. Výsledky první soutěže ve shodě s expertním míněním řady kritiků odmítly vnitřní okruh, ale okruh vnější, spojený s regulací Nového města, byl přijatelný a dle názoru většiny účastníků i nutný. Druhá soutěž vyhlášená ve spojitosti s Petřínskou komunikací se sice týkala hlavně dopravní dostupnosti do severozápadní oblasti města, kam samotné okruhy přímo nesahaly, ale zasáhla i do celkového plánu a nutnost vybudování vnějšího okruhu obdobně potvrdila.

Druhý okruh byl nakonec implementován i do přestavby Prahy pod patronací Plánovací komise za druhé světové války a de facto byl využit i při moderní výstavbě pražské radiály.

⁴³³ Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 461.

7.2 Petřínská komunikace

*„Bojoval jsem proti této trase, poněvadž jsem ji považoval
za falešnou“⁴³⁴*

prof. Antonín Engel

Během soutěže na Severovýchodní sektor byl v odborné debatě poprvé s vážným úmyslem akcentován dopravní prvek, který měl být součástí regulačního řešení města. Jednalo se o cestu přes Petřínský vrch, která měla nahradit dosavadní Chotkovu silnici ve směru do západní části města. Při rozboru jednotlivých projektů, podaných v roce 1920, bylo poukázáno na několik projektů, které komunikaci výslovně zmiňovaly, ať už v pozitivním či negativním smyslu. Bylo tedy třeba vyhodnotit, zda komunikaci realizovat či ne. Byť byl projednáváný úsek oproti celému dopravnímu projektu velmi krátký, působil po celých dvacet meziválečných let značně kontroverzně. Jeho dopravní role přitom pro tehdejší architektonickou scénu byla takřka nezastupitelná.

Obecně lze říci, že tzv. Petřínská komunikace je název pro silnici, která měla začínat u mostu Legií a končit na Dlabačově na rozhraní Hradčan a Břevnova – toto ohraničení je nutno chápat pouze v obecné rovině, protože jednotlivé projekty se k jeho umístění stavěly odlišně. Hlavní funkcí této silnice bylo propojení západní části města s centrem a v regulačním plánu byla důležitou součástí prvního okruhu kolem Starého města.

Idea překonání Petřínského masivu pomocí výstupné komunikace byla v regulačních plánech natolik zakořeněna, že žádná jiná její alternativa ve veřejné diskuzi vlastně neexistovala. Realizace silnice podmiňovala celkovou regulaci dokonce ve větší míře než srovnatelné projekty, jakým byl např. Nuselský most či zrušení Denisova nádraží. Můžeme říci, že dokonce více, protože bez realizace této stavby se nedal uskutečnit celkový projekt vnitřního okruhu. Zatímco dnes se tato idea jeví jako nepředstavitelná, pro většinu meziválečných urbanistů byla myšlenka pokořit Petřín pomocí Petřínské silnice zcela zásadní.

První zmínky o podobné silnici se v odborné debatě objevily mnohem dříve, než se o ní začalo ve 20. letech uvažovat. Dle prof. Zdeňka Wirtha se první vážné zmínky o komunikaci přes Petřín objevily již na konci 40. let 19. století.⁴³⁵ Návrh na komunikace byl vyveden v několika variantách,

⁴³⁴ Engel Antonín, Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika předního návrhu, II. část., Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 18.

⁴³⁵ Wirth Zdeněk, Pražské Serpentine, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 2 (7), r. 1920–1921, č. 3–6, s. 58.

pečlivě zakreslen do mapy a opatřen podrobně vypracovaným projektem.⁴³⁶ Ačkoliv v té době již byla v provozu dnešní Chotkova silnice, měla se podle všeho Petřínská komunikace stát součástí většího celku širší komunikační sítě.

Výše zmiňovaný článek prof. Wirtha se vztahoval k první kvartální regulační soutěži na úpravu Letné a Severozápadní sektor z roku 1920. Tehdejší regulátoři se myšlenkou na navázání komunikace přes Petřín ještě zásadně nezabývali, ale určitý způsob spojení Letné se zbytkem Prahy na druhé straně než přes Holešovice se v předložených plánech už vyskytoval.⁴³⁷ Přímá pozornost na komunikaci upřena ještě nebyla, nicméně zárodek myšlenky tu již byl. „*Myšlenka projektu může býti ještě dnes úrodným popudem a vzorem řešení, k němuž vyzývá terén a tradice Prahy.*“⁴³⁸

7.2.1 Soutěž 1926

Otázka Petřínské komunikace byla v základu nastolena již v prvotních kvartálních soutěžích na jednotlivé kvadranty města. Zatímco v Letenské soutěži se Petřín objevil na plánech jen jako detail, v případě soutěže na Malou Stranu už otázka komunikace v zadání soutěže zazněla naplno a v některých projektech se pak také objevila.⁴³⁹ Nutnost řešit otázku této komunikace pak nakonec vyplynula ze systému okruhů a byla přímo navázána na problém letenské komunikace. „*Jaké pro ni byly důvody? Byla důsledkem formální teorie okruhů, na níž byla vybudována síť Velké Prahy, teorie okruhů, která se málo hodí pro území Prahy, ale která tak dobře stačila sama sobě, aniž vyžadovala dalších šetření a zkoumání. Tak se dostala petřínská komunikace do plánu Velké Prahy!*“⁴⁴⁰ Na rozdíl od letenské komunikace ale byla petřínská silnice po soutěži v odlišné pozici, byl jí přiřazován lokální význam.⁴⁴¹ Rozhodnutí o projektu na překonání Petřína se v reálné podobě objevilo v roce 1924⁴⁴² ve spojitosti s návrhem Spolku důstojníků na vybudování Důstojnického domu společně s úpravou Újezdu. Už v této době byl nicméně znám alespoň rámcový regulační projekt pro Malou stranu a újezdskou oblast, který v obrysech vznikl v malostranské soutěži v roce

⁴³⁶ Tamtéž, s. 58.

⁴³⁷ Soutěžné návrhy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 2 (7), r. 1920–1921, č. 3–6, s. 58.

⁴³⁸ Wirth, Zdeněk, Pražské Serpenty, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 2 (7), r. 1920–1921, č. 3–6, s. 59.

⁴³⁹ V roce 1922 se komunikace projednávala ve spojitosti se soutěží na Černínský palác, v roce 1924 společně se soutěží na Smetanův pomník a ještě roku 1926 v souvislosti s regulací vltavských ostrovů. Rezoluce dvanácti spolků primátorovi hlavního města Prahy z 16. dubna 1932, s. 1. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁴⁰ Petřínská komunikace – veřejná rozprava a kritika úředního návrhu. I. Prohlášení Skupiny architektů SIA v Praze – přednesené Ing. Arch. Dr. Krchem, Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 1.

⁴⁴¹ Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926 – 1927, roč. 5, s. 99.

⁴⁴² Konkrétně na schůzi Státní regulační komise 12. srpna 1924. Rezoluce dvanácti spolků primátorovi hlavního města Prahy z 16. dubna 1932, s. 1. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

1922. Úprava oblasti na základě vyžádané soutěže tak měla detailně upravit základní plán vzniklý v roce 1924. Žádost Spolku vyprovokovala Státní regulační komisi k jednání, které přineslo zásadní směrnice pro vybudování komunikace. K usnesení na vybudování Petřínské komunikace došlo na slavnostní schůzi 28. října 1925 s požadavkem na vybudování komunikace do tří let, tedy k desíletému výročí vyhlášení republiky.⁴⁴³

K rozhodnutí vyhlásit soutěž došlo až 12. března 1926 se lhůtou od 1. dubna do 15. září téhož roku. Na rozdíl od ostatních soutěží, které v této době proběhly, je ale nutno zmínit, že soutěž nevyhlašovala Státní regulační komise, ale městská rada. Diskuze následující po skončení soutěže, která vypíchla některé její zcela zásadní nedostatky, se tak následně obracela i k tomuto rozhodnutí. Panovalo přesvědčení, které ale nelze v tuto chvíli nijak podpořit, či vyvrátit, že řada chybných předpokladů, které ze soutěže vyplynuly, je důsledkem tohoto úvodního rozhodnutí důsledkem.

Soutěžní komise měla celkem deset členů, Arch. Čenka Kříčku, Ing. Eustacha Mölzera, min. radu, Ing. Aloise Nového, stavebního radu, Arch. Františka Fencla, kteří byli všichni zástupci města, prof. Antonína Engela, dr. Václava Stiebera, oba byli zástupci Státní regulační komise, Ing. Josefa Zlatníka, vrchního stavebního radu a přednostu technického odboru praesidia hl. města Prahy, Ing. Josefa Šejnu, vrchního stavebního radu a přednostu regulačního úřadu hl. města, oba byli zástupci stavebního úřadu hlavního města, Ing. Karla Špačka, profesora Vysoké školy technické, Arch. Josefa Gočára, profesora akademie umění, jako zástupce z vysokých škol a dr. Luboše Jeřábka, ministerského radu a odborníka, který zastupoval ochranu stavebních a přírodních památek. Na ceny a případné zakoupení dalších projektů bylo určeno celkem 95 000 Kč.⁴⁴⁴

Jako základ podmínek pro soutěž byly převzaty směrnice k soutěži původně nastavené státní regulační komisí:

- Začátek komunikace z Durdíkovy ulice (dnes Rošických) s umožněním budoucího napojení na komunikaci rampou z Chotkovy ulice.
- Z Novodvorské ulice (dnes Hellichova) nástup na komunikaci jen pro pěší.
- Vyústění komunikace na Pohořelci
- Přímý nástup od mostu Legií a vyústění na východním konci Pohořelci za účelem co nejvhodnějšího stoupání
- Co nejpřímější směr stoupání bez zatáček i za cenu většího stoupání

⁴⁴³ Rezoluce dvanácti spolků primátorovi hlavního města Prahy z 16. dubna 1931, s. 2. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁴⁴ Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 177.

- Stoupání komunikace se nemá dostat pod hodnotu 1:20 (1:25 v obloucích s menším poloměrem)

Do soutěže bylo nakonec odesláno dvanáct projektů, z toho jeden mimo soutěž. Ohodnoceny byly nakonec tři z nich, ačkoliv byla možnost finančně ohodnotit i čtvrtý nejlepší projekt a komise měla i finance k zakoupení dalších vhodných projektů.⁴⁴⁵ Vzhledem k poměrně velké roztržitosti podkladů k soutěži lze zpětně rekonstruovat celkové složení projektů a jejich autorů jen ztěžka, nicméně dohledat je možné většinu z nich.

Tabulka 12: Projekty na Petřínskou komunikaci

Projekt	Autoři	Hodnocení
V dohledné době	Ing. Vlastislav Hofman	1. cena
Strahovský tunel	Arch. Alois Dryák	2. cena
X	Arch. František Svoboda Arch. Bohumil Švarc Ing. Miloš Vaněček	3. cena
Újezd-Pohořelec-Dejvice	Ing. František X. Čtrnáctý	
Urbs vetus	Ing. Kalous	
19 15./IX 26	<i>Autor neznámý</i>	
Z	Arch. Josef Chochol Ing. Z. Pešánek	
<i>Název projektu neznámý</i>	Ing. F. A. Libra	
<i>Název projektu neznámý</i>	Arch. Bohumil Hübschmann	
<i>Název projektu neznámý</i>	Ing. Josef Barek	
<i>Název projektu neznámý</i>	Ing. Levý	Mimo soutěž
<i>Název projektu neznámý</i>	<i>Autor neznámý</i>	

Zdroj: Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926 – 1927, roč. 5, s. 99.

Projektovaná komunikace měla podle tehdejšího mínění, které ale nebylo výslovně deklarováno v nalezených podmínkách, reflektovat potřeby města, přilehlé oblasti, ale i blízkého Pražského Hradu. Komunikace měla fungovat jako spojnice jak pro dálkové, tak vnitřní spojení. Pro první měla spojit vnitřní město se slánsko-karlovarskou, černokosteleckou, táborskou a píseckou silnicí, pro druhé pak Hradčany a Břevnov s jihozápadním a vnitřním městem. Zároveň také ale mělo dojít ke spojení budovaného stadionu s městem a komunikace též měla sloužit jako odlehčení

⁴⁴⁵ 1. cena - 25 000 Kč, 2. cena - 20 000 Kč, 3. cena 15 000 Kč, 4. cena 10 000 Kč, 25 000 Kč na nákup. Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 177.

pro Chotkovu silnici a plánovanou malostranskou silnici.⁴⁴⁶ Účelem, který sice v soutěži nebyl oficiálně přiznán, ale projekty a pozdější analýzy ho zmiňují, je vznik monumentálního příjezdu přes Petřín k Hradu.⁴⁴⁷ Jako hlavní důvod to o pár let později uvedl i poslanec prof. Záhorský při obhajobě projektu v anketě proti komunikaci svolané Masarykovou akademií práce 16. dubna 1931.⁴⁴⁸

První cenu obdržel Arch. Vlastislav Hofman za svůj projekt „V dohledné době“, jehož hlavním znakem bylo použití dvou zatáček, ačkoliv byly zatáčky výslovně nedoporučovány. V trase byly též umístěny celkem čtyři vyhlídkové podesty, které měly sloužit k pohledu na Prahu. Jako jedna z hlavních deviz projektu byla uváděna intaktnost Lobkovické zahrady, která pár let předtím prošla celkovou rekonstrukcí a ze zahrad na Petříně byla považována za nejhezčí. Komunikace na Pohořelci nekončila, nýbrž procházela skrz zahradu Strahovského kláštera a nejvyšší kóty dosahovala u klášterního vchodu. Projekt byl připraven pro realizaci napojením z Durdíkovy ulice, přičemž přemostění Újezdu ve směru z mostu Legií bylo možné začít realizovat až později. Monumentalitu komunikace mělo pojistit vústění a vyústění skrz dvě brány.⁴⁴⁹

Druhý projekt, s názvem „Strahovský tunel“ od Arch. Antonína Dryáka, jak napovídá již jeho název, pracoval s podtunelováním části zahrad. Ani tento projekt se nevyhnul zatáčení, v tomto případě byla zasažena Schönbornská zahrada. Jeden ze zmiňovaných tunelů podcházal terasu pod Lobkovickou zahradou, v samotné zahradě pak byla komunikace vystavěna na konzolách a opěrných zdech tak, aby ji co nejméně porušila. Druhým tunelem pak trasa podcházela Strahovský klášter, před kterým se doprava větvila do dvou směrů – zatímco povrchová doprava byla vedena na původně plánovaný cíl, na Pohořelec, tunel, určený jen elektrické dráze a lehké dopravě, vyváděl dopravu směrem na Dlabačov. Projekt měl dvě alternativy, které se lišily nástupem na komunikaci a jejím dalším vedením. Tunel pod Lobkovickou zahradou byl spojen s nástupem prodlouženou rampou z Plasské ulice jakožto alternativní trasa. Původní návrh počítal s rampou přímo v ose mostu a zásahem do Schönbornské zahrady.⁴⁵⁰

Projekt na třetím místě „X“ Arch. Františka Svobody, Bohumila Švarce a Miloše Vaněčka, přišel s myšlenkou začít nástup na komunikaci mnohem dříve než na samotném Újezdě. Všechny

⁴⁴⁶ Svoboda František, Švarc Bohumil, Vaněček Miloš, Studie Petřínské komunikace, Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 30.

⁴⁴⁷ Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926 – 1927, roč. 5, s. 99.

⁴⁴⁸ Architekt J. K. Říha Ústavu pro výstavbu měst při Masarykově akademii práce dne 20. dubna 1931. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁴⁹ Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 4.

⁴⁵⁰ Tamtéž, s. 6.

projekty totiž bojovaly s velkým spádem, který jednak mnohde překračoval soutěží povolených 1:20 a jednak znemožňoval překonat kopec přímoú linií – nejenom první projekt, ale i další tři tak používaly nedoporučované serpentiny. Projekt „X“ naproti tomu použil nástup na komunikaci, a tím vyrovnání nepříznivého sklonu pomocí nástupní rampy začínající již na Střeleckém ostrově uprostřed mostu Legií. Rampu měla podpírat železobetonová konstrukce, která zároveň vyvážela pasáž, překračující Újezd. Pro udržení dopravy i na úrovni původního mostu pak měly podél mostovky vzniknout pěší chodníky na konzolách. Pěší pasáž uvnitř konstrukce byla zakončena schodišťovou halou již na úpatí kopce, odkud potom bylo možné sestoupit na úroveň Újezdu. I u tohoto projektu docházelo k dělení trasy na dva směry, v tomto případě již na úpatí kopce nad zmiňovanou halou. Hlavní, určený především dálkové dopravě, pokračoval na Pohořelec a druhý, určený jen pro auta a pěší, na Hřebenku a dál směrem na nový stadion. Projekt je také zajímavý i tím, že využíval krátkého tunelu. V tomto případě však ne kvůli projektu samotné trasy, ale pro zvětšení efektu monumentality, protože byl navržen tak, aby vozidlo do světla s pohledem na Hradčany vyjelo až na poslední chvíli – *„S efektem náhlého výhledu neobyčejné krásy po krátkém, byť světlém a prostorném tunelu lze plně počítati.“*⁴⁵¹

Ze zbylých projektů další tři použily částečnou serpentinu a část, podobně jako druhý projekt, zatáčení v Schönbornské zahradě. To se posléze ukázalo jako zásadní problém, protože zahrada patřila, a stále patří, velvyslanectví Spojených států, které ji považovaly za své exteritoriální území. Další část projektů, stejně jako v případě projektu „X“, vytvořila novou odbočku na Strahovský stadion. Velká část projektů se také snažila na Chotkovu ulici, a celkově na Malou Stranu, vystavět velkoměstský typ zástavby v podobě bloků vysokých budov. V neposlední řadě je nutné také zmínit projekt „Újezd-Pohořelec-Dejvice“, který přinesl plán na propojení oblasti s Dejvicemi pomocí tunelu pod Hradčanami a silnicí skrze Jelení příkop.⁴⁵²

Soutěž po svém ukončení znamenala pro další vývoj této otázky zcela zásadní mezník. Stanovila totiž směr vývoje, kterým se regulace oblasti měla dále vyvíjet a otázky, které nastolila, pak po dalších dvacet let rezonovaly mezi odbornou veřejností. V důsledku toho, a svým v podstatě kontroverzním zásahem do krajiny, se také stala asi tím nejspornějším místem celé regulace.

⁴⁵¹ Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 11.

⁴⁵² Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926 – 1927, roč. 5, s. 103.

7.2.2 Debata po soutěži

Po skončení soutěže se v architektonických kruzích rozběhla živá debata o smyslu soutěže a podobě výherních projektů. Až na výjimky se jednalo o kritické názory na problematiku. Soutěž nicméně také přinesla nutnost revidovat podmínky, na základě kterých se měl projekt později uskutečnit. Pokud shrneme následnou kritiku do základních bodů, vznikne nám ucelený obraz toho, jak Petřínská komunikace zasáhla do probíhající regulace. Není nutné podotýkat, že původní plán Státní regulační komise postavit komunikaci do tří let se nenaplnil.

- Vítězný projekt porušil pravidla
- Neprokázala se návaznost komunikace na regulační plán
- Systém okruhů neprokázal svou životaschopnost
- Nezbytnost komunikace nebyla prokázána

Kritika soutěži krom jiného vytýkala neprovázanost s celkovou regulací a lokální charakter celého projektu, který mu ale svým velkým zásahem do okolí nepříslušel. Soutěži tak chyběl širší přesah do celkové regulace. S ní měla komunikace styk vlastně jen svým zapojením do vnitřního okruhu a napojením na dálkovou dopravu. Řešena ale byla jen jako místní dopravní větev. Podle kritiků, s nimiž lze v tomto případě jen těžko nesouhlasit, měla být soutěž vysána ne jen na komunikaci, ale na samotný princip překonání kopce, resp. oblasti.⁴⁵³ Z hlediska ostatních soutěží, vypisovaných v tomto období, by se jednal o logický krok.

Srovnání tato soutěž snese se soutěží na Nuselský most, ve které byly v podobném duchu předneseny projekty zaměřující se hlavně na estetiku a podobu mostu místo na jeho začlenění do regulačního plánu. A v podobném duchu pak další směr bádání visel ve vzduchoprázdnu, protože nebylo jasné, jak správně v celkovém městském organizmu komunikaci ukotvit.

Po ukončení soutěže se pro projekt petřínské komunikace projevil již zmíněný zásadní problém se zásahem do Schönbornské zahrady, kterou si nárokovalo vyslanectví USA. Po stížnosti amerického velvyslance v březnu 1926⁴⁵⁴ bylo nutno projekt přepracovat s použitím terénního hřebene nad zmíněnou zahradou jako nejzazšího bodu pro dotyk komunikace. Díky tomu se poměr výšek, který silnice musela překonat ve stoupání, dostal až na hodnotu 1:9,5, pro kterou ji nebylo možno použít. I přes změny v zadání projektu využitím rampy přemostující Újezd se ukázalo, že bez zatáček není možné dosáhnout požadovaného sklonu, tj. 1:18 a menší. Kvůli tomu se

⁴⁵³ Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926 – 1927, roč. 5, s. 100.

⁴⁵⁴ Rezoluce dvanácti spolků primátorovi hlavního města Prahy z 16. dubna 1932. Shrnutí vývoje, s. 4. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

Hofmanův návrh a jeho koncepce využití dvou zatáček na území Seminářské zahrady musel stát základem pro konečný projekt. Ten se stal podkladem řízení dle §10 zákona z 5. 11. 1920 č. 88 sb. Z. a n. z roku 1927. Po dalších prodlevách způsobených námitkami ze strany Strahovského kláštera došlo k dalšímu projednání v roce 1930 a k definitivnímu potvrzení od ministerstva veřejných prací došlo v roce 1931 výnosem z 15. dubna téhož roku čj. 25b-346/13 - 19.335 ai 1931.⁴⁵⁵

Hlavním kritikem komunikace se stala Masarykova akademie práce. Projektu se hlavně věnovali urbanisté z 3. oddělení Masarykovy akademie práce (Ústavu pro stavbu měst), kteří postupně proměňované plány podrobovali soustavné kritice. Již v roce 1927, kdy bylo spuštěno původní přijímací řízení, ÚSM přišel s projektem na odlišnou trasu komunikace přes Holečkovu ulici a následně po Hřebenkách a kolem Strahovského stadionu⁴⁵⁶, který se pak stal podkladem dalšího jednání v letech následujících. Jeho autorem byl Arch. Chochol, kromě jiného člen ÚSM a také autor jednoho ze soutěžních projektů v původní soutěži. Tato trasa byla ale v diskuzi odmítnuta pro nesplnění podmínek přijatelného spádu a nevhodnosti coby lokální spojnice mezi vnitřním městem a břevnovskou plochou.⁴⁵⁷ Jen u tohoto nového návrhu však nezůstalo.

Hlavní debata k projektu Petřínské komunikace začala svoláním série anket a schůzí v roce 1931. První z nich byla svolána ještě před konečným datem schválení projektu v dubnu roku 1931, nicméně shodou okolností se odehrála až den po něm. Tuto schůzi, která postupně vyústila v mohutnou anketu, svolal Klub architektů v Praze do kavárny Metro, minimálně ještě jedna další pak proběhla před samotnou anketou v budově Masarykovy akademie práce.⁴⁵⁸

Anketa, spojená se sérií přednášek a následnou rezolucí, zaslanou mj. i primátorovi, proběhla 16. dubna 1931. Seznam jejích účastníků je více než úctyhodný, protože se tu v roli kritiků projektu sešly takřka všechny vědecké a odborné spolky, které se v Praze zabývaly tematikou urbanistiky a architektury: Inženýrská komora pro ČSR, II. a III. odbor Masarykovy akademie práce, Ústav pro stavbu měst při Masarykově akademii práce, Klub za Starou Prahu, Výtvarný odbor Umělecké Besedy, Sdružení architektů, Svaz civilních inženýrů, Klub architektů, Společnost architektů, Spolek inženýrů a architektů a Asociace akademických architektů.⁴⁵⁹ Ankety se měli podle všeho účastnit i zástupci městského zastupitelstva Arch. Čeněk Kříčka, Ing. Eustach Mölzer, Jaroslav Uhlíř, dr. Václav Vacek a Ing. Rudolf Žižka, mezi kterými byli i členové Státní regulační

⁴⁵⁵ Rezoluce dvanácti spolků primátorovi hlavního města Prahy z 16. dubna 1932. Shrnutí vývoje, s. 4. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁵⁶ R., Poznámky k Petřínské komunikaci, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, roč. 17 (22), s. 143.

⁴⁵⁷ Podklady k Anketě o Petřínské komunikaci, č.j. ÚSM 427-31, s. 2. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁵⁸ První schůze byla svolána na 20. března 1931, další na 31. března. Klub architektů v Praze Ústavu pro stavbu měst při MAP, č.j. ÚSM 284-31 a ÚSM 352-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁵⁹ Dopis primátorovi s výsledky ankety, č.j. ÚSM 486-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

komise. Zdali se tak skutečně stalo, nelze ověřit.⁴⁶⁰

Oficiální projekt a stanovisko Státní regulační komise bránili prof. Záhorský a bývalý městský fyzik, dr. Alois Procházka. Prof. Záhorský Petřínskou komunikaci pasoval primárně do role monumentálního příjezdu k Hradu, což mj. v dalších letech komunikaci prokázalo ne zcela dobrou službu, protože se jí tato pozice přisuzovala hlavně v laickém tisku a běžná populace pak projekt na základě tohoto tvrzení odmítala. „Širší veřejnost to svádí k různým nesprávným dohadům, jako by šlo na př. o reprezentační cestu svobody, ač je to sotva myslitelné při jejím spoutání tunelem a při navržených způsobech vyústění silnice, jež sotva jí mohou poskytnouti reprezentační nástupy.“⁴⁶¹ Dr. Procházka oproti tomu nesouhlasil s využitím petřínských sadů jako odpočinkové zóny, protože podle něj měly pro tento účel příliš strmý sklon: „Strmé stráně nejsou vhodným místem pro rekreaci a prakse ukazuje, že poměrně málo návštěvníků Prahy těmito partiemi prochází, neboť zcela správně skutečný odpočinek a zotavení hledají mimo vnitřní okruh pražský.“

⁴⁶² Arch. Chocholem navrhovaný přístup přes Hřebenku však tomuto mohl dle Arch. Říhy odpomoci.⁴⁶³ Proti kritice tak byl namířen i kompromisní návrh, který navrhoval zřízení pouze pěší promenády v trase plánované komunikace o šířce, která by stačila pro dva jízdní pruhy. Tato promenáda by se pak provizorně využila pro automobilový provoz, kterým by se experimentálně zjistila vozová frekvence a opodstatněnost vzpomínaných kritických připomínek.⁴⁶⁴ Ne všichni ale v anketě viděli pozitivní přínos: „Svolaná anketa znamená v tomto případě plýtvání energií duševní i časem a odporuje principu racionalisace práce. Masarykova akademie práce svolává anketu nyní opožděně, když celá věc jest hotova, místo aby ji svolala v době, kdy byla vypsána soutěž na petřínskou komunikaci a kdy byl vyložen plán státní regulační komise.“⁴⁶⁵

Hlavními body, které z jednání vzešly, a které se následně v obměnách opakovaly po další léta, byly tři:

⁴⁶⁰ Dr. Karel Baxa Masarykově akademii práce dne 13. dubna 1931, č.j. 1526 praes. a ÚSM 394-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁶¹ Námitky Masarykovy akademie práce proti změně úpravy petřínské komunikace, Zvláštní otisk se Sborníku Masarykovy akademie práce, roč. 11, 1937, s. 5. Též Komise pro ochranu přírody při I. odboru MAP společně s Ústavem pro stavbu měst při III. odboru MAP podávají v zákonité lhůtě námitky proti veřejně vyloženému návrhu Státní regulační komise na změnu úpravy petřínské komunikace ze Štefánikova nám. na Pohořelec, s. 7. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁶² Č. j. ÚSM 427-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁶³ Architekt J. K. Říha Ústavu pro výstavbu měst při Masarykově akademii práce, č.j. ÚSM 428-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁶⁴ Č. j. ÚSM 427-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁶⁵ Tamtéž.

- Trasa nevyhovuje formou s dvěma zatáčkami, rozrušením petřínských sadů i způsobem navázání na vnitřní okruh
- Problém rozparcelování pozemků, které do budoucna přinese další ničení zahrad
- Požadavek na ministra veřejných prací aby vyčkal na výsledek Dopravní soutěže⁴⁶⁶

Další podobná anketa se tématu petřínské komunikace věnovala v prosinci téhož roku. Je zajímavá především proto, že jí o týden předcházela praktická ukázka přímo v terénu. Dne 9. prosince 1931 v 11 hod. dopoledne se u vchodu do Seminářské zahrady sešli zástupci Státní regulační komise a Masarykovy akademie práce, aby si místo prohlédli společně s výkladem autorů předložených návrhů. Zároveň mělo dojít k vytyčení tras projektů přímo na místě pomocí linie barevných žárovek.⁴⁶⁷

V daný den k vytyčení linií přímo na místě skutečně došlo: „*Děkuji regulační komisi, že přistoupila na návrh ankety Masarykovy akademie práce, vytyčiti objekt v přírodě.*“⁴⁶⁸ Na místě byly vytyčeny celkem dvě trasy, protože Státní regulační komise vytvořila ještě jeden návrh trasy, která se tentokrát obešla bez zatáček a využila tunelu. První typ komunikace se zatáčkami, který byl schválen v dubnu 1931, vystupoval od Zborovské ulice plynulým stoupáním na rampu, která překračovala ve výšce 12 m Újezd a dvěma zatáčkami o poloměru 80 m zasahovala do Seminářské zahrady. Na rozhraní Schönbornské a Lobkovické zahrady pak pokračoval v přímém směru až ke Strahovské zahradě, odkud ústil na Pohořelec. Druhá varianta začínala ze stejného bodu a pro nástup do svahu bez zásahu do Seminářské zahrady byl použit tunel o délce 55 m, kterým vnikla do Lobkovické zahrady a následně ústí do zahrady Strahovské tak, aby zůstal zachován poloměr stoupání 1:18.⁴⁶⁹ Šířka trasy byla postupně snižována od původních 14 m soutěžního projektu přes 12 m uvedených u schváleného projektu až na 9 m, které byly použity ve finálním projektu, projednávaném v roce 1937.

Návrh bez zatáček byl nakonec oproti původnímu upřednostněn, nicméně ani ten nebyl širší vědeckou základnou přijat. Součástí projektu totiž bylo upuštění od jakékoliv jiné dopravy kromě lehké automobilové, čímž byla, podle výpočtů původně použitých v Dopravní soutěži, podvázána

⁴⁶⁶ Resoluce ankety o Petřínské komunikaci. AAV, fond ÚSM, kt. 85, sign. 518.

⁴⁶⁷ Státní regulační komise pro hl. město Prahu s okolím v Praze Masarykově Akademii Práce v Praze dne 9. prosince 1931. Č. j. 2788/31 a ÚSM 803-31-5/XII. AAV, fond ÚSM, kt. 85, sign. 518.

⁴⁶⁸ Ing. Emil Zimmerler Ústavu pro stavbu měst. Vyjádření o petřínské silnici. Č. j. ÚSM 825-31-11/XII. AAV, fond ÚSM, kt. 85, sign. 518. Též Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 11 (16), r. 1931-1932, s. 191.

⁴⁶⁹ Anketa o Petřínské komunikaci. Stenografický záznam ze schůze dne 16. prosince 1931, konané na radnici staroměstské, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 11 (16), r. 1931-1932, s. 188-189.

schopnost komunikace dopravně obsloužit rozšiřující se břevnovskou oblast. Odhadovalo se, že počet obyvatel Břevnova postupně vzroste až na 35 000 obyvatel⁴⁷⁰ (v roce 1937 měl Břevnov už cca 30 000 obyvatel, s předpokladem růstu až na 52 000 obyvatel)⁴⁷¹, zároveň se neplánovalo, že většina obyvatel bude mít k dispozici vlastní automobil. „*Břevnovská oblast jest osídlena obyvatelstvem vesměs chudším; nebude tam tedy mnoho osobních aut. Pro místní rychlou dopravu soukromou postačí proto Úvoz, Nerudova ul. a rozchod na Karlův most a do ul. Karmelitské. Není tedy třeba nákladné, luxusní, automobilové silnice petřínské, a to tím spíše, že dálková doprava zde nepřichází v úvahu, jsouce svedena dálkovými komunikacemi rozvětřujícími se u Vypichu a před Ruzyní. Petřínská komunikace jest určena jen pro obyvatele, kteří jezdí automobilem, a těm by skýtala výhodu; ovšem na škodu ostatních širokých vrstev, ač mnohamilionový náklad na její pořízení a udržování by se hradil z peněz veškerého poplatnictva a na úkor těch, kteří by mohli používatí sadů.*“⁴⁷²

Odpůrci a zastánci komunikace se nemohli shodnout především na dvou bodech – zda komunikace zničí zahrady a zda je skutečně situace v dopravě natolik kritická, že Chotkova silnice už nadále nebude stačit. Dle zastánců komunikace se narušení zahrad a jejich destrukce v podstatě konat neměly. Komunikace měla buď být skryta za linií aleje, která měly být vysázena na jejím vnějším okraji, či v případě druhé varianty se měla celá schovat pod zem do tunelu. „*Odmítá se rovněž tvrzení, že petřínská komunikace tak, jak jest projektována, poruší rezervaci zeleně a bude na škodu rekreaci obyvatelstva Prahy v těchto místech... Nesmí se přehlížeti, že jest falešný názor, jakoby stráně na východ a sever skloněné dodávaly čerstvý vzduch do Prahy a byly tedy plicemi našeho města... Z důvodů estetických nemožno rovněž mluvit proti komunikaci petřínské, jelikož jest navrhována takovým způsobem, aby boky její byly zelení úplně maskovány.*“

⁴⁷³ Ing. Eustach Mölzer, předseda Státní regulační komise, k tomu dodal: „*A pokud se týče připomínek p. dra Gutha, dovoluji, abych se o nich vyslovil: stačí mráz a nezůstane vám nic ze zahrady... Což jsme tak umělecky neschopni, že nedovedeme udělati tento užitečný předmět krásným? Za 50 roků, až vzrostly by aleje vroubící komunikaci, vyslovili by se o tom s upřímným*

⁴⁷⁰ Hruška Emil, Petřínská komunikace a její funkce v organismu města, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 12 (17), r. 1932-1933, s. 135.

⁴⁷¹ Engel Antonín, Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika předního návrhu, II. část., Architekt SIA: časopis československých architektů SIA. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, bytovou péči a umění, r. 1937, roč. 36, s. 20.

⁴⁷² Námitky Masarykovy akademie práce proti změně úpravy petřínské komunikace, Zvláštní otisk se Sborníku MAP, roč. 11, 1937, s. 6. Též Komise pro ochranu přírody při I. odboru MAP společně s Ústavem pro stavbu měst při III. odboru MAP podávají v zákonitě lhůtě námitky proti veřejně vyloženému návrhu Státní regulační komise na změnu úpravy petřínské komunikace ze Štefánikova nám. na Pohořelec, s. 8-9. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁷³ Č. j. ÚSM 427-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

uznáním." ⁴⁷⁴

Kritici ale tento způsob uchování zahrad úspěšně napadali s poukazem na rozčlenění plochy Petřína do neestetických částí díky postupně stoupající silnici. Zastánci sice tvrdili, že *„...uváží-li se tudíž nesmírná rozloha na plateau petřínském, které bude spojeno s úpatím Petřína, to jest s Újezdem rekonstruovanou petřínskou drahou, a připočteme-li k této rozloze rozlohu všech svahů, to jest Kinského zahrady, Petřína, seminářské zahrady, Lobkoviczké a Strahovské zahrady, vidíme, že plocha, kterou vyžaduje komunikace petřínská jest ve velmi malém poměru ku celkové ploše této mohutné rezervace. Petřínská komunikace, jež na spodní části této rozlehlé plochy se blíží ku městu a jeho ruchu dopravnímu, nemůže býti tudíž označována jako projekt rezervaci porušující...“* ⁴⁷⁵ Nicméně zástupci Masarykovy akademie práce byli názoru opačného: *„Tolik ale bylo zcela jasno, že trasa serpentínová rozřeže celou dolní zahradu seminářskou do více dílů a že tedy nebude více klidným sadem, ale místem silně prostoupeným ruchem dopravním, který se bude mnohonásobně křížiti s chodci, se všemi jeho následky.“* ⁴⁷⁶ Obava také panovala z nárůstu hluku a smogu způsobeného zajižděním automobilů do zahrad. Souviselo to mj. s dlouhodobou činností Masarykovy akademie práce, která vedla výzkum vlivu přílišného hluku na obyvatelstvo, a snahou akustický smog potlačit. ⁴⁷⁷ Petřínské zahrady tak fungovaly jako „zelené plíce“ Prahy, které do středu města měly vhnět čerstvý vzduch. *„Tento vzdušný reservoár, jediný, který nám zbyl, byl by jako prvotřídní komunikace naplněn výfukovými plyny, které při povaze terénu se v úbočích mezi návrším hradčanským a petřínským budou udržovati daleko lépe než na volných prostorách nad těmito úbočími.“* ⁴⁷⁸ Zajímavý je také názor Autoklubu R. Č. S., který měl o Petřínské sady stejné obavy. *„Přes to, že zájmem Autoklubu jest vybudování dobrých a pohodlných silnic, nemůže se uzavřítu tomu, aby si nebyl vědom, že komunikací touto jistě krása a klid a rekreační schopnost Petřínských sadů utrpí a přejímá toto řešení v důvěře v práci státní regulační komise, která k návrhu této komunikace přikročila jistě po zralé úvaze všech okolností a když nedospěla k jiné možnosti. Autoklub nerad by viděl, kdyby komunikací touto byly krásné stráně petřínské vážně*

⁴⁷⁴ Anketa o Petřínské komunikaci. Stenografický záznam ze schůze dne 16. prosince 1931 konané na radnici staroměstské, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 11 (16), r. 1931-1932, s. 193.

⁴⁷⁵ Č. j. ÚSM 427-31. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁷⁶ Ing. Emil Zimmerler Ústavu pro stavbu měst. Vyjádření o petřínské silnici. Č. j. ÚSM 825-31-11/XII. AAV, fond ÚSM, kt. 85, sign. 518. Též Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 11 (16), r. 1931-1932, sign. 191.

⁴⁷⁷ V druhé polovině 30. let dokonce probíhaly „Dny ticha“. Volný návrh člena Ústředního zastupitelstva Ing. O. Cvrka. Schůze Ústředního zastupitelstva dne 8. listopadu 1937. AMP, f. MHMP I., i. č. 926

⁴⁷⁸ Anketa o Petřínské komunikaci. Stenografický záznam ze schůze dne 16. prosince 1931, konané na radnici staroměstské, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 11 (16), r. 1931-1932, s. 188-189.

*porušeny a přál by si, aby komunikace měla ráz spíše volně sadový a nebyla příliš nápadná."*⁴⁷⁹ Nicméně, jak lze vidět o něco výše, tento argument zastáncům komunikace jako zcela zásadní nepřišel.

Problém objemu dopravy byl neméně důležitý. Zatímco Státní regulační komise a posléze částečně též Elektrické podniky hl. m. Prahy zastávaly hledisko nenahraditelnosti Petřínské komunikace vzhledem k naprosté vytíženosti Chotkovy silnice, Masarykova akademie práce a další architektonické organizace to viděly opačně. Je nutno ale také zmínit, že ani Státní regulační komise a Elektrické podniky hl. m. Prahy se ve svém stanovisku zcela neshodovaly. Zatímco v prvopočátcích plánování se na komunikaci měla soustředit jak doprava osobní, tak městská hromadná, se zužováním a narovnáváním silnice byla idea využít ji pro tramvaje opuštěna (autobusy na petřínskou komunikaci neměly mít oficiálně přístup nikdy, pouze se o nich v některých návrzích diskutovalo jako o improvizaci) a silnice měla sloužit pouze „lehké“ automobilové dopravě.

Podle jednoho z rozborů dopravní situace byla v březnu a dubnu v roce 1927 denní dopravní intenzita na celém levém břehu 164 500 jízd autem tam i zpět, což činilo jednu třetinu celkové dopravní intenzity pro celou Prahu. Na Chotkovu silnici přitom připadalo asi 10,5 % z celkové dopravy ve městě.⁴⁸⁰ Podle výpočtů Elektrických podniků hl. m. Prahy z roku 1935 se přes Chotkovu silnici denně dopravilo 150 000 osob s předpokladem růstu až na 285 000 přepravených osob po dosažení maximálního počtu obyvatel v celém severozápadním sektoru.⁴⁸¹ Podle Masarykovy akademie práce by Petřínská komunikace Chotkově silnici sice určitým způsobem odlehčila, svedla by ale zároveň dopravu na již přetíženou křižovatku u Národního divadla. První, vnitřní, okruh tak podle výpočtů vlastně neměl předpokládané dopravě stačit, navzdory původním plánům. Tento objem dopravy měl být převeden na okruh druhý, který měl převzít i dostřednou roli okruhu vnitřního. *„Po zřízení silnice Petřínské převedla by tato komunikace, ale daleko intensivněji než dnes silnice Chotkova, veškerou dopravu místní z výše uvedeného úseku severozápadního a z počátku i dopravu dálkovou (která se později má obvésti) dovnitř města na I. okruh. Jaký by toho byl důsledek v nedaleké budoucnosti, když již dnes se nařiká na přesycení I. okruhu, netřeba zdůrazňovati."*⁴⁸²

Na chápání role Petřínské komunikace se ale dopravní experti nakonec neshodli. Zatímco

⁴⁷⁹ Vyjádření provozně-technické komise Autoklubu RČS o úpravě petřínské komunikace ze dne 7. ledna 1935. ADPP, kt. Různé komunikace, nesignováno.

⁴⁸⁰ Kugler Josef, Rozbor komunikačních spojů města na pravém břehu Vltavy se čtvrtěmi nad jejím levým břehem, č. j. ÚSM 346-34. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

⁴⁸¹ Stanovisko elektrických drah k projektu komunikace petřínské. ADPP, kt. Různé komunikace, nesignováno.

⁴⁸² Komunikace Petřínská s hlediska dopravního. AAV, fond ÚSM, kt. 379, sign. 1158.

Masarykova akademie práce a řada dalších viděli Petřínskou komunikaci jako součást prvního okruhu pro dálkovou dopravu, jiní, např. prof. Engel a prof. Mikuškovice, ji vnímali čistě jako lokální spojnici mezi západní oblastí a centrem města, primárně pro nepříznivý sklon a dvojici zatáček, které spojnici *de facto* jako velkoobjemovou komunikaci vyřazovaly. Pro vzdálenější budoucnost chápali projektovanou komunikaci jako zásadní odlehčení Chotkově třídy, počítali až se 40 % dosavadní dopravy pro novou silnici, nicméně v horizontu deseti let se vyslovili spíše pro modernizaci Chotkovy silnice namísto budování nové.

Protože se situace kolem komunikace nijak zásadně nelepšila, hledaly se další cesty jak dopravní problém levého břehu vyřešit. V roce 1933 se ředitelství technické služby praesidia hlavního města obrátilo na Masarykovu akademii práce s žádostí o sdělení stanoviska k celé situaci. Po jedenácti schůzích tak k 1. únoru 1935 komise ve složení prof. J. Kugler, Ing. F. Polka, prof. Antonín Engel, Ing. Ladislav Kubík, Ing. Josef Chochol (na jeho místě později doc. Jaroslav Vaněček) předložila finální konečný posudek nejen k samotné komunikaci, ale k celkové dopravní situaci ve městě. Hlavní návrh komise odmítl Petřínskou komunikaci coby zásadní komunikaci pro levý břeh Vltavy, ale prosazoval nutnost dobudovat severojižní silnici pro Malou Stranu mezi mostem Legií a mostem Mánesovým, který by uzavřel již zmiňovaný první okruh. Jako druhý krok pak byla navržena rekonstrukce a modernizace Chotkovy silnice, která však měla mít nadále jen funkci lokálního charakteru. Teprve na třetím místě pak byla výslovně zmíněna Petřínská komunikace, která měla mít taktéž jen lokální charakter, protože dálková doprava měla být rozvedena na okružní silnice mimo vnitřní oblast města. Komise při tvorbě této zprávy částečně vycházela z výsledků 13. mezinárodního kongresu pro stavbu měst v Berlíně, který se odehrál v roce 1931.⁴⁸³

Vedle návrhu odborníků z řad Masarykovy akademie práce byly podány i další více či méně vážné návrhy. Mezi jinými je nutno zmínit i dva projekty uveřejněné v letech 1935⁴⁸⁴ a 1937⁴⁸⁵ autorem skrývajícím se pod přezdívkou Sagittarius, které počítaly s variantou se zatáčkami i bez nich. Oba projekty byly nicméně spíše utopické, než s reálnou možností vybudování.

Je nutno jmenovat především návrh vytvořený technickou kanceláří Elektrických podniků hl. města Prahy. Ty patřily od začátku k zastáncům vzniku petřínské komunikace, nicméně počítaly s vedením jak automobilové dopravy, tak především dopravy veřejné. Návrh, který podalo studijní

⁴⁸³ Posudek společné komise III. odboru a Ústavu pro stavbu měst MAP o petřínské komunikaci pro ředitelství technické služby hl. města Prahy, Zvláštní otisk se Sborníku MAP, roč 9, 1935, č. 2.

⁴⁸⁴ Sagittarius, Pokus o rozřešení problému Petřínské cesty v Praze, in: Stavitelské listy, r. 1935, roč. 31, s. 101.

⁴⁸⁵ Sagittarius, O Petřínské komunikaci, Stavitelské listy, r. 1937, roč. 33, č. 9, s. 109.

oddělení elektrických drah hl. m. Prahy v červnu roku 1936⁴⁸⁶ počítal s oddělením dopravy do dvou samostatných pruhů, každého o šířce 6 m. Horní byl určen tramvajím a končil na Dlabačově, dolní pak osobní dopravě a ústil na Pohořelec tak jako původní veřejný návrh.⁴⁸⁷

Na základě tohoto projektu pak byl 23. března 1936 projednán poslední oficiální návrh na podobu Petřínské komunikace, odsouhlasen byl v říjnu téhož roku. Komunikace v návrhu vycházela ze Štefánikova náměstí, podcházela lanovku a procházela zahradami částečně na povrchu a částečně 115 m dlouhým tunelem i pod povrchem. Komunikace měla mít 9 m na šířku, byla bez chodníků a určena pouze automobilové dopravě. Jejím projektem byl pověřen Arch. Bohumil Hübschmann, který ji měl zpracovat do celkové architektonické úpravy zahrad. Stalo se tak k celkové nelibosti odborných kruhů, kterým se nezamlouvalo jak to, že byla komunikace zadána právě Hübschmannovi, tak to, že zadání proběhlo bez jakékoliv soutěže.⁴⁸⁸

K projednání tohoto úředního návrhu byla svolána velká veřejná debata, která se, podobně jako předchozí, odehrála ve spolkovém domě Spolku inženýrů a architektů. Zde, kromě jiného, podali protestní návrh Ing. Plische a Ing. Josef Záruba-Pfeffermann pod názvem „Spodní trasa“. Návrh oficiálně představený v roce 1937 ve veřejné rozpravě pořádané Spolkem inženýrů a architektů⁴⁸⁹, přinesl návrh na silnici, která by prakticky celá procházela dvěma tunely o délce 135 m a 108 m.⁴⁹⁰

Tato poslední velká debata pokračovala bezmála rok. Během této doby se ukázalo, že expertní veřejnost není schopna se na výsledku nijak shodnout. Jediným řešením, které z debat vyšlo a na kterém se shodnout většina spolků dokázala, byla rezoluce žádající vypsání kompletně nové soutěže na řešení dopravní situace v celém sektoru.

7.2.3 Soutěž na dopravní spojení severozápadního sektoru

Rezoluce, která požadovala vypsání nové soutěže, byla součástí několika bodů, které společně vydalo třináct spolků, které se sešly 29. dubna 1937 na další z řady debatních večerů ve spolkovém domě Spolku inženýrů a architektů. Je zajímavé, že až na výjimky se většina těchto organizací předchozí debaty k problematice Petřína nijak nevyjadřovala, alespoň ne formálně. Hlavním

⁴⁸⁶ Dopis Presidiu rady a magistrátu hlav. města Prahy dne 24. června 1936. ADPP, karton Různé komunikace. Podle jiného zdroje se tak ale stalo už v březnu. Šejna, Josef, Referát o Petřínské komunikaci, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, roč. 20 (15), r. 1936-1937, s. 80-85.

⁴⁸⁷ Správní radě. Stanovisko elektrických drah k otázce zřízení petřínské komunikace ze dne 4. června 1936. ADPP, kt. Různé komunikace, nesignováno.

⁴⁸⁸ Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika předního návrhu. II. část. IX. Úhrnná odpověď ústředního rady p. Ing. Šejny, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 1, s. 30.

⁴⁸⁹ Záruba-Pfeffermann, Quido, Petřínská komunikace - k návrhu "spodní trasy", Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 1, 2, s. 8.

⁴⁹⁰ Nový návrh komunikace Petřínem. ADPP, kt. Různé komunikace, nesignováno.

iniciátorem sepsání rezoluce byl Klub za starou Prahu, dalšími organizacemi byla archeologická komise České akademie věd a umění, Česká botanická společnost, Česká paediatrická společnost, Jednota umělců výtvarných, Klub přátel Malé Strany, komise pro ochranu přírody při Masarykově akademii práce, Pražská župa lékařská, Přírodovědecký klub, Sdružení pro povznesení znalosti památek, Spolek umělců výtvarných Mánes, Svaz spolků pro okrašlování a ochranu domoviny a Výtvarný odbor Umělecké besedy.⁴⁹¹

Vyhlášení této rezoluce je zajímavé hned v několika bodech. V první řadě impuls k této soutěži vzešel již měsíc předtím na zasedání ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy. *„Poněvadž dnešní porada zástupců všech zúčastněných měst. Úřadů na komunikaci petřínské vyzněla v ten smysl, že lhůta k provedení komunikace této do sokolského sletu 1938 je nedostačující a komunikační úřad tudíž nemůže zaručiti její vybudování v této lhůtě, tj. za 16 měsíců, odpadá hlavní důvod přílišného spěchu s touto otázkou. Navrhuji proto, aby urychleně konané práce přípravné byly zatím zastaveny a místo nich aby vypsána byla soutěž na ideové řešení žádaného komunikačního spojení západních částí V. Prahy /zejména Břevnova/ s vnitřní Prahou...“*⁴⁹² Jak bylo řečeno, výzvu nakonec podepsaly spolky, které s Petřínskou komunikací do této nijak spojovány nebyly (výjimkou je Klub za Starou Prahu a jedna z komisí při Masarykově akademii práce). Stejně tak text samotné výzvy k soutěži obsahuje dosud neviděnou podmínku na vytvoření soutěžní komise, která nebude nijak souviset s odborníky z městského zastupitelstva, ale ani i ze Státní regulační komise. Zároveň bylo též specificky vymíněno, že Petřín a jeho zahrady nebudou do soutěže nijak zahrnuty. Je to určitým dokladem o bezvýchodnosti situace. Téma petřínské komunikace bylo mezi laickou veřejností, kam lze počítat i některé výše zmiňované spolky, obecně známé, široce diskutované a zároveň většinou chyběla spojitost s předchozími soutěžemi a návrhy. Slepá ulička, do které se dopravní experti a urbanisté při jednání o komunikaci dostali, tak donutila odborné kruhy, které s tématem doposud neměly větší styk, aby se pokusily o vyřešení této složité situace.

Kromě jiného je mezi požadavky i snaha o vyřešení problému alespoň pro pěší turisty do vyhlášení Sokolského sletu plánovaného na rok 1938, kdy měla zároveň proběhnout oslava 20 let trvání republiky. O měsíc dříve přitom na jednání městského zastupitelstva proběhly žádosti některých jeho členů, kteří žádali o zastavení prací právě kvůli roku 1938 – nevěřili, že se komunikace stihne provést.⁴⁹³

⁴⁹¹ Petřínská komunikace – veřejný protestní večer, pořádaný 29. dubna t. r. v domě SIA, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 1, 2, s. 110.

⁴⁹² Volný návrh člena Ústředního zastupitelstva prof. Jaroslava Navrátila dne 1. března roku 1937. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 924.

⁴⁹³ „...a opět navrhoval, aby od této nešťastně řešené komunikace bylo definitivně upuštěno a problém rychlodopravy řešen spojením silnice Bělohorské s třídou Holečkovou na Smíchově, současně s připojením

Soutěž byla oficiálně vyhlášena 15. června 1937 s lhůtou do 2. listopadu 1937⁴⁹⁴ a stala se poslední velkou regulační soutěží před vypuknutím druhé světové války. Na výherní ceny byla určena poměrně velká částka, 80 000 korun, která se rozdělila mezi výherní místa v poměru 1. cena 20 000 Kč, 2. cena 15 000 Kč, 3. cena 10 000 Kč a dalších 35 000 Kč na případný nákup projektů.⁴⁹⁵ Stejně jako v případě první soutěže na komunikaci i zde soutěž vypisovala městská rada a v posuzovací komisi seděli odborníci spojení s městem a Státní regulační komisí. Jeden z požadavků rezoluce tak splněn nebyl. Komisi předsedal Ferdinand Kellner, náměstek primátora hl. města, místopředsdou byl Ing. Alois Nový, ústřední ředitel technické služby hl. města. V komisi dále byli Ing. Eustach Mölzer, Ing. Otto Cvrk, Václav Kasal, Bedřich Klimeš, Ing. Václav Prokop a Arch. František Šimáček za hlavní město Prahu, Ing. Jaroslav Stránský za Inženýrskou komoru, dr. Miloš Vaněček a Ing. Josef Zadražil za SIA, dr. Vojtěch Krch, Ing. Václav Kopecký a Ing. Hermann Wunderlich za ústředí architektů, dr. Václav Wagner za Státní památkový úřad pro Čechy, Rudolf Hlubinka za památkový sbor hlavního města Prahy a Ing. Josef Hruška, přednosta regulačního odboru stavebního úřadu a dr. Alexandr Voigts, náměstek ředitele elektrických drah hl. m. Prahy.⁴⁹⁶

Účelem soutěže pak bylo „*vyřešiti sít' hlavních komunikací v severozápadní a západní oblasti hlavního města Prahy.*“⁴⁹⁷ Tento plán byl specifikován potřebou najít další způsob jak napojit zmiňovaný sektor s centrem Prahy mimo dosavadní tři hlavní spoje, které byly už zmiňovány v předchozích debatách – Chotkova silnice, Belcrediho třída a Plzeňská třída. Nové komunikace měly být řešeny „*situačně, komunikačně i dopravně, při šetření význačných památek stavebních a přírodních s náležitým zřetěním k hospodárnosti a časové úspornosti.*“⁴⁹⁸

Takto pojaté zadávací podmínky budily v kruzích expertů pochybnosti, jestli má soutěž vůbec smysl, protože na zpracování relativně obsáhlého tématu poskytovaly málo času. Plusem nicméně bylo, že se soutěž neomezovala na přímé vymezení oblasti pro stavbu komunikací, jako soutěž z roku 1926, a nechávala autorům relativní svobodu v tvorbě. Tedy to, co po původní soutěži před deseti lety požadovali její tehdejší kritici.

Navzdory relativně krátké době na zpracování soutěžních projektů a obsáhlosti tématu byly do soutěže zaslány 36 projektů, z nichž tři byly vyloučeny pro pozdní dodání. Jeden projekt byl podán

obou stadionů... Práce rozvržena budiž tak, aby do příštího slavnostního roku 20letí republiky a Sokolského sletu všechny úpravy byly skončeny.“ Volný návrh člena Ústředního zastupitelstva Františka Matheizla dne 5. dubna roku 1937. AMP, f. MHMP I. Protokoly sborů městské správy, i. č. 924.

⁴⁹⁴ Soutěže, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 8, s. 112.

⁴⁹⁵ Tamtéž, s. 112.

⁴⁹⁶ Výsledek soutěže na vyřešení komunikačních spojů z vnitřního města do severozápadní a západní oblasti hl. města Prahy, Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, s. 2.

⁴⁹⁷ Tamtéž, s. 2.

⁴⁹⁸ Tamtéž, s. 2.

neanonymně Arch. Bohumilem Hübschmannem (ten se na projektu petřínské komunikace podílel těsně před vyhlášením soutěže, kdy byl k celkové nelibosti pověřen zpracováním úpravy petřínských zahrad ve spojení s komunikací).⁴⁹⁹ Ve srovnání s ostatními meziválečnými soutěžemi různého zaměření se jedná skutečně o rekordní číslo. Kromě jiného to svědčí o naléhavosti úkolu, ale především o zájmu o tematiku, který dvacetileté debaty o petřínské komunikaci jen povzbuzovaly.

První místo nakonec uděleno nebylo, místo toho byla udělena druhá cena, jejíž ohodnocení bylo zvýšeno na 18 000 korun. Třetí cena byla udělena hned třikrát s adekvátně sníženým finančním ohodnocením na 9 000 Kč. Další tři návrhy byly zakoupeny za 5 000 Kč a šest návrhů za 3 000 Kč.

⁴⁹⁹ Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika předního návrhu. II. část. IX. Úhrnná odpověď ústředního rady p. Ing. Šejny, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 1, s. 30.

Tabulka 13: Projekty soutěže na dopravní spojení severozápadního sektoru

Projekt	Autoři	Hodnocení
Levý břeh Vltavy – budoucnost Prahy	Ing. Alois Kubíček Ing. František Balcárek Ing. Karel Koppa	2. místo – 18 000 Kč
Veřejná především	Ing. P. Bareš Ing. Jaroslav Kříž Ing. Stanislav Semrád	3. místo – 9 000 Kč
2. XI. 37	Ing. Josef Barek Ing. Ladislav Machoň	3. místo – 9 000 Kč
Chotkova především	Arch. Josef Fuchs Ing. Zdeněk Profous	3. místo – 9 000 Kč
3x3	Ing. V. Suková Ing. K. Janů Ing. Jan Štursa	Zakoupeno za 5 000 Kč
Především centrum	dr. Ivan Šula dr. Jarmila Lisková Ing. M. Reinmann	Zakoupeno za 5 000 Kč
Tři spoje	Ing. Vlastislav Hofmann Ing. Jan Fischer	Zakoupeno za 5 000 Kč
CPO - 17	Arch. Max Urban	Zakoupeno za 3 000 Kč
Vždy spravedlivě a dle pravdy	Ing. J. Mansbarth Ing. František Polka Ing. Miloš Vaněček	Zakoupeno za 3 000 Kč
Západ – Sever	Ing. František X. Čtrnáctý	Zakoupeno za 3 000 Kč
Linie a prostor	prof. Antonín Engel	Zakoupeno za 3 000 Kč
1926 – 1937	dr. Kříž	Zakoupeno za 3 000 Kč
333.75	Ing. Jaroslav Kugler	Zakoupeno za 3 000 Kč
Fialový trojúhelník v červeném kruhu	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Přímo	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
3 kruhy	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Urbanistická studie	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Y	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Homines miseri aqua cibos parant	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Stadion 38	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Fork	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
XY	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Slovenský znak	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
S	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Kdy konečně?	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
245	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Uzavřený okruh	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
C.P.O	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Praha	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Stadion	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny
Tunelové trasy	<i>Autor neznámý</i>	Bez odměny

Zdroj: Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, č. 1, s. 2 a Zpráva o výsledku soutěže na vyřešení komunikačních spojů z vnitřního města do severozápadní a západní oblasti hl. města Prahy. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Ačkoliv se základní prameny k soutěži dochovaly, je bohužel jen velice obtížné určit správně všechny autory a jejich projekty. Předchozí tabulku je proto nutno považovat za ne zcela jistou – místa ohodnocená vyššími částkami jsou určena přesně, projekty ohodnocené 3 000 Kč jsou určena pouze odhadem, protože v žádném pramenu nebyli uvedeni autoři ve vztahu k jednotlivým projektům. Projekty neohodnocené byly v pramenech uvedeny bez autorství.

Výsledky soutěže byly přijaty s určitou skepsí. Na jedné straně bylo přijato s povděkem, že se tentokrát bude řešit celková situace namísto pouhého výseku, na druhé straně ale velikost řešeného území, jeho napojení na širší dopravní síť celé Prahy a podklady, které často vycházely ze zastaralých výpočtů pořízených ještě pro Dopravní soutěž z počátku 30. let, vzbuzovaly obavy, že se soutěžící s takto náročným úkolem, který v podstatě fungoval jako menší verze původní dopravní soutěže, nebudou schopni vypořádat.

Výsledek soutěže ale většinu kritiků mile překvapil. Sice nebyla určena první cena, což mnohé zarazilo, nicméně z projektů vzešlo několik bodů, které přinesly nové směřování diskuze. Všechny projekty tak například odmítly ryze podzemní dopravu. Ve shodě s projekty, které vznikly během dalšího kola debatních večerů v roce 1936, ale velká řada z nich navrhovala vedení tramvajové dopravy částečně pod zemí. Důležitým prvkem také bylo vedení dopravních směrů v podzemí penetrujících Staré město a Letnou, což bylo velké zadostiučinění pro prof. Engela, který se až do konce života nevzdal průkopu Letnou. Soutěž ukázala nutnost odstranit tramvajovou dopravu z centra, kde vytvářela problematické křižovatky, nicméně pozdější hodnotitelé to brali i jako důkaz správnosti zavedení osobní dopravy do centra. Podstatný byl taky opakující se prvek malostranské severojižní komunikace, nicméně řada projektů ji navrhovala podobně jako první regulační návrhy z období před první světovou válkou – tj. jako souvislou nábrežní zeď. Tunel se často navrhoval i pro Národní třídu a Příkopy, protože by se tím uvolnila křižovatka u Národního divadla.

Velké překvapení pak způsobil prvek, který představil nejlepší projekt – Břevnovský tunel. Byl navržen jako spojnice skrz Břevnovský kopec a na obou koncích začínal nádražím pro městskou hromadnou dopravu. Tunel byl určen pouze pro kolejovou dopravu, která pak širokým obloukem obcházela celou oblast přes Letnou na straně jedné a kolem Kinského zahrady na straně druhé. Automobilové dopravě pak zůstala celá Chotkova silnice a předtím tolikrát kritizovaný výjezd přes Nerudovu ulici.

Petřínská komunikace zůstala většinou projektů nevyužita. Pokud ji však využily, tak pouze ve formě tunelů či hlubokých zářezů do svahu tak, aby nerušila při pohledu do zahrad. Pro řadu odborníků tak byl projekt Petřínské komunikace definitivně ohodnocen jako nepotřebný a snahy o jeho vybudování tak ztratily podstatnou část nutné podpory.

Spor o zřízení Petřínské komunikace měl dohru až po druhé světové válce. Těsně před jejím vypuknutím byl projekt odsunut a během ní pak v plánech na nacifikaci hlavního města nefiguroval. Po skončení války se o komunikaci ještě nějaký čas jednalo – naposledy na jednání Ústředního Národního výboru z 10. října 1947. Dopravní podniky se k projektu vyjádřily v pozitivním smyslu. „*Dopravní podniky počítají ve svém generelním návrhu trolejbusové sítě pro blízkou budoucnost s důležitou trolejbusovou tratí po petřínské komunikaci, s napojením na Jiráskův most.* (podtrženo v originále – pozn. KD)“⁵⁰⁰ Poslední zmínky o komunikaci tak nejenže symptomaticky nereflektují dosavadní, takřka třicetiletý vývoj celého problému, ale přisuzují jí typ dopravy, pro který nebyla nikdy plánována.

7.3 Nuselský most

„*Rovný most se mi nelíbí.*“⁵⁰¹

Arch. Ing. Adolf Foehr

Problematika Nuselského mostu je další z klíčových bodů regulace první poloviny 20. století. V případě meziválečné regulace pak platila za jeden z trvajících problémů, které bylo město nuceno řešit. Přemostění nuselského údolí bylo jednou ze základních otázek, které si regulační plán kladl a na jeho realizaci závisel i celý dopravní plán. Celý druhý okruh byl totiž sveden přes hypotetický nuselský most na Pankrác a dál za hranice Prahy, otevření pankrácké pláně zároveň slibovalo možnost rozvinutí zástavby mimo dosavadní hranice města. K mostu se, stejně jako k řadě dalších důležitých projektů, vyjadřovala celá řada odborníků a k jeho výstavbě se váže několik soutěží.

V základu lze říci, že otázka přemostění byla řešena nekonceptně a bez důrazu na podrobné zpracování projektů a jejich napojení na zbytek regulačního plánu. Ačkoliv se za čtyřicet let plánování objevila velká řada návrhů a námětů, detailních plánů, které by se zabíraly nejen estetickou stránkou mostu, ale přinášely by i podrobně zpracovaný projekt a rozpočet, bylo poskrovnu. Navzdory zkušenému vedení mostního oddělení města tak reálná podoba mostu začala nabývat obrysů až na samém konci 30. let. Je symptomatické, že dvě soutěže, které proběhly na přelomu 20. a 30. let pouze zahltily prostor sérií návrhů, z nichž byl teprve v průběhu 30. let vytvářen reálný rámec toho, jak by měl most fungovat a ne jen vypadat navenek. Vyplývá z toho tak základní problém, který projektanti vlastně neřešili – k čemu měl vlastně most sloužit?

⁵⁰⁰ Podtrženo v originále. Panu nám. Rumíškovu a Presidiální kanceláři hl. m. Prahy. K volnému návrhu, přednesenému ve schůzi rady ÚNV dne 10. X. 1947. ADPP, karton Různé komunikace

⁵⁰¹ Z posudku Arch. Ing. Adolfa Foehra na projekty ze soutěže z roku 1933, konkrétně k projektu Vítkovických železáren. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

Tato poněkud zvláštní otázka je na první pohled zcela jasná a byla v základu zodpovězena už na začátku této kapitoly – tedy k nejkratšímu propojení města a Pankráce. Problém byl v tom, že řada návrhů s mostem počítala i pro sekundární funkce spojené s osídlením Pankráce, které ale nebyly nijak podloženy odborným výkladem, či byly v podstatě zbytečné. Přitom v soutěžích často chyběla odpověď na jinou otázku – navázání mostu na stávající, resp. plánovaný, dopravní systém města. Nejde v tomto případě natolik o to, který typ dopravy má být s mostem spojený, ale spíše o dopravní síť propojující obě části města. Díky tomu tak nebyla definována lokalizace mostu vůči Karlovu a Pankráci, jeho šířka či osud domů v údolí.

Velkou chybou při vypisování soutěží také byla neujasněná otázka stavebního materiálu pro most – tedy zda má být postaven z betonu či železa. Z toho důvodu byly soutěžní komise pod tlakem zástupců koncernů z obou stran a i díky tomu nebylo možno po celá dvacátá i třicátá léta o tomto tématu jasně rozhodnout.

Tyto základní mantinely byly stanoveny teprve na konci 30. let a i díky absenci širší publicity, která soutěži v roce 1939 chyběla, se tak komise zabývala několika navrženými projekty, které podávaly realistický pohled na celou problematiku.

7.3.1 Jednotlivé návrhy

Vůbec první návrh na přemostění údolí byl podán již roku 1903 a dnes je již mnohem známější, nicméně po druhé světové válce byl víceméně zapomenut. Návrh na obloukový most byl zpracován jen jako náčrtek bez hlubšího řešení problematiky, ale vzbudil ohlas, který byl podstatný pro další vývoj mostu. Most byl řešen v podobě mohutného oblouku o rozpětí 250 m, s krakorci na krajích. Přesvědčení, že byl na dlouhou dobu poslední⁵⁰², je oprávněné, další návrhy se objevily až po první světové válce v roce 1919. První oficiálně zaznamenaný impulz pro stavbu mostu vzešel hned v lednu 1919 – jednalo se o individuální návrh poručíka Karla Slaby⁵⁰³, který byl zaslán na ministerstvo sociální péče.⁵⁰⁴

Důvodem pro tento návrh byla snaha vyřešit začínající bytovou krizi a vlastně tak bylo poprvé poukázáno na tento potenciál pankrácké pláně, která do té doby takto vnímána nebyla. Díky výrazně menším koncepcím rozšiřování města se Pankrác dostala do zorného pole magistrátu až později. „*O přemostění nuselského údolí mohlo by se uvažovati teprve tehdy, když by skutečně v udaných končinách měly vzniknouti celé kolonie obytných budov, a když by uhrazení nákladu na*

⁵⁰² Mencl, František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37 č. 13, s. 237.

⁵⁰³ O poručíkovi Slabovi se nedochovaly žádné podrobnější informace.

⁵⁰⁴ Zpráva Ministerstva sociální péče pro Ministerstvo veřejných prací, čj. 620 – XII. NA, f. MVP, kt. 719, sign. 620

takové přemostění, jež by výhledem k povaze území bylo neobyčejně obtížné, bylo aspoň z větší části zájemníky zajištěno." ⁵⁰⁵

Z uvedené citace, která odráží oficiální postoj Ministerstva sociálních věcí, je patrné, že pankrácká pláň nebyla dříve zamýšlena jako prostor pro výrazný bytový rozvoj. Stejně tak byl v tomto okamžiku nastolen precedens ve financování stavby mostu, který se pak po celé meziválečné období opakoval. Byla jím finanční účast majitelů pozemků na Pankráci, která měla výrazně napomoci s finanční zátěží stavby. Ačkoliv byla tato snaha dobře míněna a bezesporu by stavba mostu přispěla ke značnému zhodnocení tamních pozemků, je takřka jisté, že dohoda s majiteli pozemků další vývoj silně zbrzdila.

Spolu s uvedeným návrhem, který byl ale podán čistě úředně a na veřejnost se nedostal, se v denním tisku začaly objevovat výzvy Praze, aby bylo přemostění skutečně realizováno. V souvislosti s nimi dostalo Ministerstvo veřejných prací adresnou výzvu⁵⁰⁶ ke stavbě mostu od Arch. Turka. Je zajímavé, že v důvodové zprávě k návrhu není Ministerstvo veřejných prací stále ještě přesvědčeno, že je nutné most postavit. *„Jakkoliv se od té doby objevují v Nár. listech články, dle nichž otázka tohoto přemostění nabývá užitečnějších forem, tím že je již vypracován dr. Ing. Bechyněm a Polívkou předběžný návrh s rozpočtem, nelze se přec ministerstvu veřejných prací otázkou tou zabývat, dokud by se snad stát sám nerozhodl ku stavbě obytných domků za Pankráci nebo účastnění obce nebo stavební družstva neobrátilo na ministerstvo se žádostí o státní příspěvek.*" ⁵⁰⁷ Stavba mostu tak byla od začátku chápána jako extrémně nákladná a technicky obtížná a předpokládalo se, že bez účasti státu a bez nadlokálního významu mostu nemá smysl přemostění realizovat.

K těmto individuálním návrhům lze přiřadit i žádost tehdy ještě samostatného města Nusle z 20. listopadu 1919, v níž žádalo Ministerstvo veřejných prací o příspěvek 100 000 Kč na ideovou soutěž na přemostění údolí v návaznosti na níže popsané návrhy Ing. Stanislava Bechyně, Ing. Bohumíra Kozáka a Ing. Karla Friedricha. Na tento návrh, podepřený dále popisovanými projekty, již státní správa reagovala pozitivně a k projektům se přihlásila. *„Provedení přemostění, pokud možná co nejdříve, jest v zájmu účelného vývoje Velké Prahy a zasluhuje tudíž účinné podpory ze strany státu.*" ⁵⁰⁸

K anonymním článkům vydaným v Národních listech a Českém slově, které se k tématice

⁵⁰⁵ Zpráva Ministerstva sociální péče pro Ministerstvo veřejných prací, čj. 620 – XII. NA, f. MVP, kt. 719, sign. 620

⁵⁰⁶ Zpráva o návrhu Arch. Turka pro Ministerstvo veřejných prací. NA, f. MVP, kt. 719, sign. 620.

⁵⁰⁷ Tamtéž.

⁵⁰⁸ Městský úřad v Nuslích ministerstvu veřejných prací 20. listopadu 1919, č.j. 36.684/XII.1919. NA, f. MVP, kt. 719, sign. 620.

přemostění taktéž vyjadřovaly, se později téhož roku 1919 přihlásili dr. Stanislav Bechyně a Ing. Bohumír Kozák v obsáhlém článku v Technickém obzoru, který později vyšel jako samostatná studie.⁵⁰⁹ V něm byla poprvé veřejně formulována koncepce výstavby mostu a to nejen v grafické podobě ale včetně rozpočtu, důvodové zprávy a výpočtů. Tento dnes již poměrně dobře známý návrh byl jedinečný i formou mostu – autoři navrhli most s půdorysem s esovitým zakřivením místo přímé linie. Most byl takto projektován s ohledem na údolní zástavbu, která se tím neměla nijak zásadně měnit, a samotný most neměl zástavbou utrpět.⁵¹⁰ Most měl být 20 m široký s rozpětím hlavního oblouku 100 m a s dvěma oblouky vedlejšími o rozpětí 65 m, napojení na obě strany bylo pomocí čtyř menších oblouků o rozpětí 30 m. Pilíře, které byly projektovány na kraje mostu, měly nést osobní či nákladní výtahy, uvažováno bylo i o výtahu typu paternoster.⁵¹¹ Most měl vést z Tábořské ulice (dnes Legerova) a ústít do ulice Lounských, která již dnes neexistuje (na jejím místě stojí komplex hotelu Corinthia Towers), zhruba na střed dnešní budovy krajského ředitelství policie hl. m. Prahy.

Projekt Ing. Stanislava Bechyně a Ing. Bohumíra Kozáka nastolil několik paradigmat, která se v průběhu dalších let pravidelně opakovala a, jak již bylo řečeno, velkou měrou přispěla ke zpoždění stavby mostu. Mezi jinými se tu totiž poprvé objevil spor o materiál pro stavbu mostu. Zatímco předložený projekt počítal s železobetonem, hned od zveřejnění se vůči němu vymezil Ing. Karel Friedrich, který prosazoval čistě železnou konstrukci a byl mj. také autorem dalšího z popularizačních článků na toto téma v Národních listech.⁵¹² Ing. Friedrich se nicméně vymezil i vůči celé koncepci navrženého mostu, který svou konstrukcí využití železobetonu podmiňoval. „*Obě tyto zásadní změny (opuštění přímé linie a koncepce Marjankova mostu, popsán na začátku podkapitoly – pozn. KD) jsou dalekosáhlé, samovolné koncese na prospěch železobetonu, jimiž se příliš drazé vykupují právě uvedené kulturní, hospodářsko-technické hodnoty projektu. obě vyplynuly nikoli ze skutečné potřeby a účelnosti díla, z dané místní situace, nýbrž prostě ze snahy zaměnit železo za železobeton i v těchto, pro toto stavivo nemožných poměrech.*“⁵¹³

⁵⁰⁹ Bechyně Stanislav, Kozák Bohumír, Přemostění nuselského údolí, Praha 1919 (1920).

⁵¹⁰ „...není třeba ani dnes ani v budoucnosti překračování bloků domovních, které je vždy nepěkné a také nežádoucí po stránce stavební i provozní.“ Tamtéž, s. 6.

⁵¹¹ Tamtéž, s. 12.

⁵¹² Národní Listy z 18. 2. 1919.

⁵¹³ Friedrich Karel, K otázce staviva Nuselského viaduktu, Zprávy veřejné služby technické, r. 1919, roč. 1, s. 66. Ing. Friedrichovi nicméně kromě celkové koncepce vadil beton očividně už z principu: „Provedení samo jest u železných staveb mostních nesrovnale hodnotnější materiálem i prací, než jak tomu jest u staveb železobetonových. Zpracování jest přesnější, dokonalejší, ježto děje se v dílnách odbornými silami, s materiálem jednotným, homogenním, předem přesně kvalitativně vyzkoušeným a převzatým. Naproti tomu všechny výkony pracovní u staveb mostních železobetonových dějí se až na staveništi, za odvislosti od celé řady nekontrolovatelných činitelů, za vlivu počasí, vlivu smršťování, ruční práce výpomocných, namnoze

Ing. Bechyně na výtky Ing. Friedricha reagoval dalším článkem, kde výtky vůči betonovému mostu vyvracel – poukázal na nutnost neustálé péče o železné mosty nátěrem a utahováním nýtů, na hmotnost železobetonových mostů zajišťující stabilitu a též „sociální otázku betonu.“ *„Provádění staveb betonových vyžaduje poměrně skrovného zařízení a umožňuje tudíž podnikání širokého kruhu inženýrů, kdežto provádění konstrukcí železných jest vázáno na mostárnu s nákladným inventářem a dílnami, jež zůstanou vždy v rukou velkého kapitálu.“*⁵¹⁴ Je zajímavé, že stejný argument, nicméně v opačném významu, použil i Ing. Friedrich. *„Zpracování jest přesnější, dokonalejší, ježto děje se v dílnách odbornými silami, s materiálem jednotným, homogenním, předem přesně kvalitativně vyzkoušeným a převzatým.“*⁵¹⁵

Druhým problémem, který se v plné velikosti ukázal až později, bylo financování celého projektu. Předpoklady pro stavbu zakřiveného mostu Ing. Bechyně a Ing. Kozáka počítaly s rozpočtem 13, 528 mil. Kč na celou stavbu, přičemž mělo ale dojít k výrazným úsporám (až 800 000 Kč) využitím výhodných tarifů či úsporou při přepravě.⁵¹⁶ Podobně velké úspory měl most přinést v budoucnu, kdy měl vydělávat samotným provozem - vybíráním mostného, ušetřením paliva a opotřebením vozidel a započtením úroku finančního vkladu družstva majitelů pozemků na Pankráci mělo dojít k ročnímu výdělku až 9 mil Kč, zatímco finanční úspora při zkrácení času nutného pro cestu použitím mostu měla být až 5, 8 mil. Kč.⁵¹⁷ Projektanti navrhovali zákonem zřídit „družstvo pro postavení mostu“, které by povinně sdružovalo všechny majitele pozemků, kteří by byli nuceni přispět na stavbu mostu dle výměry svých pozemků.⁵¹⁸

Zajímavé je též, že oba autoři odmítli myšlenku nutnosti vypracovat nejprve regulační plán a teprve na jeho základě pak projektovat samotný most. *„Slýcháme na př. již napřed námitku, že před vypracováním plánu regulačního celé Prahy nelze na stavbu pomýšleti. Náhled takový je nesprávný, poněvadž otázka nuselského mostu je celkem sama o sobě, a jemu se mohou později podrobnosti snadno přizpůsobiti.“*⁵¹⁹

Finanční otázka celé stavby byla již od začátku značně podhodnocena – při vypracování materiálů pro následnou soutěž z r. 1927 a pro podklad zákona, navrženého Ing. Bechyněm a Ing.

odborně nevyškolených sil s různorodými hmotami, příliš odvislými ve své konečné jakosti od jakosti jednotlivých materiálů, poměru a způsobu mísení, množství vody, od správné polohy ručně kladené výztuhy a od osobního výkonu dělníků.“ Tamtéž, s. 68.

⁵¹⁴ Bechyně Stanislav, Jak budeme stavěti mosty?, Zprávy veřejné služby technické r. 1919, roč. 1, s. 122.

⁵¹⁵ Friedrich Karel, K otázce staviva Nuselského viaduktu, Zprávy veřejné služby technické, r. 1919, roč. 1, s. 68.

⁵¹⁶ Bechyně Stanislav, Kozák Bohumír, Přemostění nuselského údolí, Praha 1919 (1920), s. 20.

⁵¹⁷ Tamtéž, s. 4.

⁵¹⁸ Tamtéž, s. 23.

⁵¹⁹ Tamtéž, s. 24.

Kozákem, se již operovalo s částkami 50 mil. Kč⁵²⁰, resp. 60mil. Kč⁵²¹, tedy s rozpočtem 4-5x vyšším. Některé projekty ze soutěže z roku 1927 pak pracovaly dokonce s rozpočtem kolem 100 mil. Kč. Navzdory tomu, že most do vypuknutí druhé světové války nebyl nikdy postaven, jenom přípravné práce spolykaly 350 000 Kč - 150 000 Kč jako odměny do soutěže v roce 1927, dalších 200 000 Kč bylo převedeno z projektu úpravy Kunratického potoka v roce 1932.⁵²² Již zmíněný návrh na zapojení majitelů pankráckých pozemků do financování stavby mostu byl využit i v pozdější době, když na jeho podkladě vytvořen návrh na zákon, kterým se daná záležitost řešila.

Vzhledem k náhlé aktuálnosti celé otázky, která byla v roce 1919 vyvolána, byl Nuselský most jedním z témat, které se řešilo v soutěži na jihovýchodní kvadrant Prahy. Jak je patrné z předchozí kapitoly, z několika předložených variant, které ze soutěže vzešly, byla jako závazná vzata varianta přímého spojení ze Sokolské ulice. Další varianty byly posouzeny a opuštěny a pro další vývoj mostní otázky tak byla stanovena první z důležitých podmínek – trasa mostu. Ta je nicméně při srovnání se soutěžními variantami překvapivá, protože byla volena jen v menšině dochovaných případů.

Je zajímavé, že směrově zakřivená trasa mostu nebyla v soutěži zcela opuštěna, ale přihlásily se k ní hned dva z nejvýše oceněných projektů – „Doprava – život města“ a „Metropolis“. Oba přitom podle nákrešů vycházely z projektu Ing. Bechyně a Ing. Kozáka, jejich mosty měly nájezd z Tábořské (dnešní Legerovy) ulice a obcházely údolní zástavbu na stejném místě nad křížením tratě s Botičem. Zatímco most projektu „Doprava – život města“ byl řešen formou oblouku o poloměru 470 m⁵²³, druhý projekt v podstatě jen okopíroval původní návrh z roku 1919, včetně jeho zakončení na Pankrácké straně.⁵²⁴ Ze zbylých dvou ohodnocených projektů pak pouze návrh „V.P.3“ pracoval s přemostěním a to ve formě, jak ho známe dnes, tedy s nájezdem z obou ulic, Sokolské i Tábořské (dnešní Legerova). Projekt „Vlast vstala, žijem“ se naproti tomu obešel bez mostu úplně a pracoval pouze se silnicí, která stoupala po úbočí nuselského údolí.

Sestavený regulační plán pak pracoval již jen s jedinou možnou variantou ze Sokolské ulice. Vzhledem k výsledkům soutěže jde o jisté překvapení, větší o to, že v dalších variantách mostu ve 30. letech se situace opět proměnila – nástup na most se měl odehrávat v dnešní formě, navržené

⁵²⁰ Mencl, František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37 č. 13, s. 237.

⁵²¹ Protokol sepsaný o praesidiální komisi konané dne 21. září 1932 v záležitosti příprav pro vypracování návrhu zákona, podle něhož hrazeny by byly náklady mostu přes Nuselské údolí, AMP, f. MHMP 1 - ref. I. C, kt. 241, sign. B9/17, i.č. 927.

⁵²² Vyhláška, čj., 3401/32-I.C., AMP, f. MHMP 1 - ref. I. C, kt. 241, sign. B9/17, i.č. 927.

⁵²³ Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 3.

⁵²⁴ Bližší dokumentace k mostu se v projektu nedochovala.

Ing. Josefem Šejnou a Arch. Mečislavem Petrů v projektu „V.P.3“, nájezdem z obou ulic. Při pohledu na nákresy jde z hlediska dopravy o logičtější variantu, protože v původním případě Tábořská ulice končila jako slepá na svazích nuselského údolí. Za tímto řešením totiž nestála přímo dopravní ohled, ale snaha vyhnout se destrukci či většího omezení, dětské nemocnice na Karlově, která by byla (k čemu později skutečně došlo) mostem zasažena. Tato změna se do projektu promítla po provedení užší soutěže z roku 1933, kdy posudek Elektrických podniků hl. m. Prahy konstatoval, že *„...jednomyslný názor členů komise je, že změněná poloha osy mostu směřujícího na střed dětské nemocnice je výhodnější než dřívější z ulice Sokolské a že i ona v prodloužení ulice Legerovy podle alternativního návrhu Vítkovických železáren zasluhuje pozornosti.“*⁵²⁵

7.3.2 Soutěž v roce 1926

Polovina dvacátých let byla kromě jiných ve znamení série soutěží na nově plánované mosty. Vedle Libeňského mostu, mostu Barikádníků a Jiráskova mostu se své soutěže dočkal i most Nuselský. A zatímco předchozí soutěže sklidily kritiku také za nemožnost uplatnit jiné nápady kromě celkové architektonické podoby, nuselská soutěž poskytla autorům mnohem větší volnost. Tomu také vdčíme za širokou sbírku námětů, které se v jiných soutěžích tohoto typu už neopakovaly.⁵²⁶ Díky trvajícimu hospodářskému vzrůstu se také rozpočty navrhovaných mostů pohybovaly značně nad rámec finančních mantinelů ostatních tehdy navrhovaných mostů.⁵²⁷ Pozdější užší soutěže na Nuselský most ve třicátých letech, pro které tato vytvořila základní rámec, už pak měly mnohem střídmejší (a realističtější) výsledky.

Soutěž z 20. let je v principu mezi širší veřejností díky řadě nestandardních námětů poměrně známa, nicméně řada informací o ní je zkreslena. Je proto podstatné ji důkladně zpracovat. Problémem nicméně zůstává, stejně jako v případě soutěží na městské kvadranty, absence primární pramenné základny. Naštěstí se dochovalo alespoň sekundární zpracování formou odborných článků a v případě následujících soutěží už prameny existují v dostatečné šíři.⁵²⁸

Soutěž byla vyhlášena 11. září 1926 se lhůtou na podání návrhů do 15. dubna 1927, tedy se

⁵²⁵ Společný posudek, ADPP, f. Různé komunikace, nesignováno.

⁵²⁶ Ostatní mosty měly předepsány jak trasu či šířku, tak i celkovou stavební podobu a v soutěžích se jednalo pouze o jejich vizuální stránku. Tento aspekt byl odborných kruzích široce kritizován, protože dle názoru odborníku podvazoval tvůrčí práci. Bylo to ale také znakem toho, že je daná oblast již urbanisticky sjednocená, což v případě Nuselského přemostění rozhodně neplatilo. Pro ilustraci lze uvést především soutěž na Libeňský most, u níž kritika formy soutěže kulminovala.

⁵²⁷ Investice do ostatních mostů se pohybovaly kolem 30 mil. Kč, Nuselský most v průměru kolem 50 mil. Kč, ale některé návrhy počítaly i se 100 mil. Kč. Mencl, František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37 č. 13, s. 237.

⁵²⁸ Dle informací správce fondu v AMP byl archivní fond mostního oddělení, které uchovávalo drtivou většinu pramenů ke všem mostům v Praze, kompletně skartován nejspíše po druhé světové válce a zbytek v 60. letech.

sedmiměsíční dobou k přípravě. Podmínky byly jednoduché – trasa byla určena v přímé linii ze Sokolské ulice, šířka mostu byla určena na 21 m, z toho na vozovku 14,5 m a na chodníky 2 x 3,25 m, uprostřed mostovky byl vyhrazen pás pro tramvaje ve vzájemné vzdálenosti 2,8 m.⁵²⁹ V komisi zasedlo celkem 11 členů, byť podle původních předpokladů jich mělo být pouze 7 – dr. Jaroslav Farský, zemský stavební rada, Arch. Alois Dryák, Ing. Jan Kolář, profesor českého vysokého učení technického v Praze, Gregorij Gregorjevič Krivošein, profesor Nikolajevské Inženýrské Akademie, v té době na Českém učení technickém v Praze, Ing. Oldřich Tyl, vrchní stavební rada Alois Zlatník, předseda technického odboru prezidia hl. m. Prahy a Ing. Mencl, přednosta mostního odboru městského stavebního úřadu hl. m. Prahy.⁵³⁰ Do seznamu byli v původním dokumentu dopsáni ještě Ing. Antonín Kalbač, prezident Inženýrské komory, a dr. A.(?) Lederer, zástupce československého betonářského spolku. Do komise nakonec přibyli ještě dva zástupci městské rady, Arch. Čeněk Kříčka a Arch. Adolf Foehr.⁵³¹ Podklady k této změně se sice nedochovaly, nicméně jejich důvod je zřejmý – vliv města na podobu mostu. Následující tabulka shrnuje všechny podané projekty:

Tabulka 14: Soutěžní projekty na most přes nuselské údolí

	Projekt	Autor	Ocenění	Materiál
1	Dutý, vetknutý oblouk	Bří Vyhnánkové	1. cena	beton
2	5x:279 (+alternativa)	Škodovy závody Arch. Vlastislav Hofman	1. cena	železo
3	Volný rozhled	Škodovy závody prof. Bažant Arch. Josef Chochol	3. cena	železo
4	Neporušené údolí	Škodovy závody Arch. Josef Chochol	4. cena	železo
5	P	dr. Reich Arch. Bendlmayr	5. cena	beton
6	Via (+alternativa)	dr. Stanislav Bechyně Arch. Bohumír Kozák	zakoupeno	beton
7	Jednoduché řešení	Škodovy závody Arch. Bří Kerhartové	zakoupeno	Železo

⁵²⁹ Podmínky pro veřejnou soutěž na generelní návrh mostu přes údolí Nuselské ze Sokolské třídy na Pankrác, AMP, fond MHMP I. - Ref.1.C, i.. 927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵³⁰ Tamtéž, s. 3.

⁵³¹ Mencl František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37 č. 13, s. 238.

8	Ocel	ČKD Arch. Bohumil Hübschmann	zakoupeno	železo
9	Vers l'Avenir	Ing. Mužák	zakoupeno	železo
10	Horizontála	dr. Sekla Arch. Tkalců	uznání	železo
11	8. patro	dr. Viktora Ing. Burian Arch. Miloš Vaněček	uznání	beton
12	N. M.	Vítkovické závody prof. Hawranek Arch. Korner	uznání	železo
13	Vidím město veliké	dr. Fritsche	uznání	beton
14	Bez pilířů	Ing. Friedrich	mimo soutěž	železo
15	K	-	bez odměny	beton
16	N-M-N	-	bez odměny	beton
17	Dvoupatrový	dr. Sekla Arch. Tkalců	bez odměny	železo
18	Vyztužený nosník	-	bez odměny	železo
19	Půlkruh	-	bez odměny	beton
20	37	-	bez odměny	beton
21	Oblouk	-	bez odměny	beton
22	N.P.	Ing. Bukovský Arch. Kalous	bez odměny	beton
23	Praha-Pankrác	-	bez odměny	železo
24	Tři v jednom	Ing. Tesař Arch. Tesař a Studnička	bez odměny	beton
25	Náklad hražen výnosem	dr. Polívka Arch. Havlíček	bez odměny	beton
26	Černý terč	Škodovy závody Ing. J. Holman Arch. Pešánek	bez odměny	železo
27	Trojúhelník	Ing. B. Hollmann Arch. Machoň	bez odměny	beton
28	Nosník		bez odměny	železo
29	bez názvu	-	vyřazeno	-

Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 285.

Po skončení soutěže se v odborném diskurzu objevila dvě hlavní hodnocení projektů a celé akce – na jedné straně pochvala vysoké úrovně podaných návrhů a na straně druhé polovičatost celé soutěže. Podaných projektů bylo nakonec 29 a podle názorů odborníků byly z větší části vrcholem mostních projektů ze série soutěží na pražské mosty: *„Rozdíl ještě větší (než v počtu projektů – pozn. KD) jeví se však v úrovni projektů, které byly tentokráte rozmanitější a mnohem vyspělejší... objeví se, že takové soutěže jsou opravdovou vysokou školou a jak ve zdravé soutěži konstruktér rychle se vyvíjí.“*⁵³²

Oproti tomu konečné vyznění soutěže bylo pro řadu expertů rozpačité. Most byl řešen pouze jako jednotlivá část, bez navázání na celkovou regulaci. Stejný princip byl použit i během předchozích soutěží, nicméně vzhledem k jejich podmínkám nevedl, protože byla řešena jen jejich architektonická podoba. V tomto případě však už zaměření pouze na samotný most nezodpovědělo řadu otázek, které s projektem neoddělitelně souvisely: *„Nebyla vlastně vyřešena otázka regulační, jak vésti dopravu z vnitřku města, je-li nutné, nebo aspoň doporučuje-li se přímé spojení komunikace na mostě s příčnou dopravou pod mostem údolím (podle výsledku se zdá, že porota se přiklonila k názoru, že nikoliv), nebyla řešena otázka příští rychlodopravy, která jistě dříve či později se bude musiti řešiti (métro?), nebyla ni hospodářská otázka řešena, neboť vlastně všechny návrhy, které moderním způsobem spojovaly viadukt s budovami, věc to jistě sama se přímo nabízející v tomto výjimečném případě, byly odloženy. nedá se souhlasiti se stanoviskem poroty, která tyto náměty hospodářského využití pominula. Porota se přiklonila k řešení známému za jiných okolností, k mostu normálnímu, a pouze jeho otázku vlastně řešila.“*⁵³³ Z výše uvedeného je patrné, že při zadání soutěže nebylo jisté, jestli je možné a nutné do konstrukce mostu zapojit i jinou dopravu než automobilovou, případně povrchovou hromadnou. V zadání soutěže se k regulační roli mostu a jeho zapojení do celkové dopravní role ve městě autoři nedozvěděli nic, tento aspekt nebyl nijak specifikován. Z toho také vyplynul velký rozptyl rozdílných rolí, které projekty navrhovaly.

Druhým velkým problémem bylo nejednoznačné vítězství dvou rozdílných projektů, které se lišily v použitém materiálu. Rozpor v použití oceli a železobetonu byl naznačen již v roce 1919 ve sporu Ing. Bechyně a Ing. Friedricha, nicméně teprve tato soutěž ukázala zásadní nerozhodnost v této základní otázce. Oba materiály se vyskytovaly napříč všemi předloženými projekty, jejich zastoupení vychází zhruba rovnoměrně (15 projektů železobetonových, 14 ocelových). Stejného zastoupení se oběma materiálům dostalo v závěrečném hodnocení, kdy byly první cenou ohodnoceny dva projekt – jeden ocelový a druhý železobetonový. Tato dualita názorů poznamenala

⁵³² Mendl František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, č. 13, s. 237.

⁵³³ Koula Emil, Soutěž na přemostění nuselského údolí, Architekt SIA, r. 1927, č. 7, s. 155.

další vývoj mostní otázky natolik, že až do druhé světové války nebyla uspokojivě vyřešena. Podobná situace se přitom opakovala i v dalších soutěžích.

Konstrukční podoba mostu se v této soutěži točila převážně v různých obměnách mohutných pilířů a mostních oblouků, později použitá jednoduchá trémová konstrukce se vyskytla jen ve třech případech. Dříve prosazovaný visutý most⁵³⁴ byl použit pouze jednou, nicméně se i tak vyskytl mezi pěti ohodnocenými projekty.

Pokud srovnáme prvních pět návrhů, kromě již zmíněného visutého mostu se čtyři z nich až na detaily provedení takřka neliší. Všechny návrhy měly podobu obloukového mostu se třemi oblouky, z toho jedním hlavním a dvěma vedlejšími. Stejně tak žádný z nich nepočítal se zavedením výtahů z údolí či použitím jiných městotvorných prvků, jako některé jiné projekty. Porota podle všeho nesdílela nadšení pro multifunkčnost mostních konstrukcí a prosazovala projekty soustředící se pouze na funkci přemostění.⁵³⁵

Při pohledu na autory vítězných projektů také zjišťujeme, že většinu projektů podaly Škodovy závody ve spolupráci s dalším projektantem, který se soustředil na architektonickou podobu mostu. Tento eminentní zájem o zadání projektu potvrzují další dva ze zbývajících projektů, které Škodovy závody podaly (jeden z nich byl oceněn zakoupením, druhý skončil bez ohodnocení). Škodovka navíc každý z projektů podala v jiném provedení, tj. zastoupen byl most betonový, ocelový, visutý, jednostranně zaměřený projekt, i projekt, který počítal s budováním dalších komunikačních prvků. Snaha se jim tedy vyplatila. O enormním zájmu o stavbu a lukrativnosti celého projektu pak svědčí i jednání mezi Prahou a několika podniky, kde byla Škoda zastoupena, o několik let později.

Při hodnocení soutěže je nutno zmínit několik dalších podaných projektů, které sice nebyly ohodnoceny prvními čtyřmi místy, ale byly zajímavé z hlediska jejich architektonického řešení. Jedná se převážně o projekty víceúčelové, které spojovaly kromě funkce mostu i další městotvornou činnost, hlavně výstavbu bytů. Jde především o pět projektů, které s obydlím mostu počítaly, další dva projekty pak přinášely myšlenku trémové mostovky.

Nejprve jsou to dva sobě podobné projekty, „8. patro“ a „Půlkruh“, které pracovaly s přepažením Nuselského údolí jedinou budovou, která bude zakomponována do konstrukce mostu a bude částečně nahrazovat jeho nosníky. Obě budovy byly zhruba stejně dlouhé, 170 m a 175 m, o rozdílné výšce – budova projektu „8. patro“ měřila 33 m, druhý projekt počítal s budovou o výšce 24 m. Oba projekty následně vedle budov stavěly dva velké oblouky o světlosti cca 100 m, zatímco nad budovu umísťovaly oblouky menší, které podpíraly samotnou mostovku.

⁵³⁴ Tento typ mostu byl použit i v prvním návrhu Ing. Marjanka.

⁵³⁵ Fischer Jan, Fischer Ondřej, Pražské mosty, Praha 1985, s. 154.

Projekt „Náklad hražen výnosem“ pracoval s výstavbou jednoduché mostní trémové Vierendeelovy konstrukce, v níž byly mostní pilíře obestavěny devíti mrakodrapy o výšce 14 pater.⁵³⁶ Součástí projektu byl i detailní rozpis bytů a sociálního zázemí mrakodrapů.⁵³⁷ Vizuální podobou projektu tak byla jednolitá řada mrakodrapů, vzdálených od sebe 25 m a přehrazujících celé údolí. V alternativním plánu se počet budov redukoval na polovinu aby se docílilo lepšího větrání oblasti.⁵³⁸ S mrakodrapem jakožto integrální součástí mostu počítal i projekt „Vidím město veliké“, který projektoval hlavní pilíř mostu doprostřed údolí v Oldřichově ulici v podobě obytné budovy.⁵³⁹ Most samotný pak budovou procházel. V jedné z verzí plánu most podpíraly další dvě budovy podobného řešení, v další alternativě plánu se místo budov použily jen obyčejné podpěry. Rozsáhlost plánovaných budov je sice z realizace předem vylučovala, protože komise se shodla na tom, že údolí nelze takto zastavět, nicméně i tak projekty „8. patro“ a „Vidím město veliké“ dostaly oficiální uznání a dar 5 000 Kč. Přitom pouze projekt „Náklad hražen výnosem“ v dokumentaci zmiňoval způsob odhlučnění budovy od provozu na mostě.

Jako projekt hodný obzvláštního zájmu⁵⁴⁰ se pak jevil návrh s názvem „Černý terč“ Škodových závodů. Zatímco v soutěži nebyl nijak hodnocen, pozdější kritika uvedla, že je most odvážně ambiciózní a zároveň do budoucna dobře využitelný. Projekt totiž plánoval překlenout údolí jedním ocelovým obloukem o rozpětí 310 m, nad mostovku sahal 55 m vysoko. Patky mostu byly ukončeny na stráních údolí, oblouk mostu pak čtyřmi pylony v podobě čtrnáctipatrových garáží (dvě na každé straně).

7.3.3 Intermezzo mezi soutěžemi

Po skončení soutěže a vystavení projektů po dobu jednoho týdne⁵⁴¹ se v odborných kruzích rozproudila debata k výsledkům, kterých se dosáhlo. Již bylo uvedeno, že soutěž vzbudila spíše rozpaky než nadšení. Na jedné straně bylo široké uznání pro velkou škálu podaných projektů, a pro

⁵³⁶ Redakce, Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 28.

⁵³⁷ Většina pater měla být osazena čtyřmi dvoupokojovými byty s celkovým příslušenstvím, čtyřmi byty „pro svobodné“ o jednom pokoji a dvěma byty s pokojem a obytnou kuchyní. V nejvyšších patrech se pak měly nacházet byty třípokojové, v úrovni mostovky obchody a na střeše, která vystupovala nad most, terasy a sluneční lázně. V přízemí a suterénu pak byly umístěny sociální zázemí, dílny a další obchody. Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 28.

⁵³⁸ Vizuální podoba projektu s mrakodrapy nápadně odkazuje na projekt Le Corbusiera *Plan Voisin*, nicméně se nepovedlo toto přímé propojení nijak pramenně podchytil a tudíž je nutno v tomto případě zůstat pouze u teorie.

⁵³⁹ Mencl František, Soutěž na most přes nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37 č. 13, s. 233.

⁵⁴⁰ „Z mostů se srpovitými oblouky jedním ze nejsmělejších je most s heslem „Černý terč“ o rozpětí 310 m...“ Redakce, Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 19.

⁵⁴¹ Výstava projektů byla výslovně zmíněna v podmínkách soutěže, nicméně se nepovedlo nalézt přímé důkazy o jejím provedení.

záběr soutěže, která umožnila autorům věnovat se projektu celkově⁵⁴², na straně druhé pak stála kritika komise za její nejednoznačné vyjádření k výsledkům soutěže. Samozřejmě se také jednalo o kritiku vůči hodnocením jednotlivých projektů ve chvíli, kdy se jednotlivá hodnocení rozcházela s pohledem daného odborníka. Situace po skončení soutěže tak zůstala tristně nevyužita, protože žádný z projektů nebyl uznán jako natolik kvalitní, aby mohl být realizován. Otázka přemostění tak po několika letech vykrystalizovala v další dvě soutěže, které jsou z dnešního pohledu logickým vyústěním situace.

Nicméně při náhledu do pramenů se ukazuje, že situace byla mnohem komplikovanější a vypsání dalších soutěží nebylo v žádném případě považováno za jisté. Problémy spojené s financováním nákladného přemostění a celkově složitá situace s regulací města tak projekt odsunula mimo zorné pole městského zastupitelstva a až do roku 1932 se v ročních rozpočtech města nevyskytoval. Idea mostu nicméně ani zdaleka nebyla zapomenuta a obzvláště začátkem třicátých let se k ní začaly upínat plány na výpomoc v narůstající nezaměstnanosti.

V té době utajenou kapitolou tohoto projektu bylo jednání, které Praha podstoupila 22. února 1932. Společný návrh na vybudování mostu pražským zastupitelům přednesli zástupci společností ČKD, Škoda a.s. a jako investoři majitel hotelu Esplanade a majitel řady pozemků na Pankráci. Jednání se za Prahu zúčastnili náměstek František Kellner, Ing. Eustach Mölzer, ředitel technické služby Ing. Rudolf Žižka, ředitel mostního oddělení Ing. František Mencl, Ing. Jan Vanický a Ing. Josef Barek. Za navrhující stranu to byli řed. Pokorný, dr. Bušek, Ing. dr. Košťál a p. Bauer.⁵⁴³

Jednání, které nakonec nevyústilo v žádný reálný návrh mostu, je důležité především ve vykreslení situace, která v té době panovala. Fakt, že se spojily dva hlavní konkurenční koncerny v celém státě, svědčí o těžké situaci celého mostního odvětví a o možnostech, které stavba přemostění skýtala. Stejně tak je velmi důležitý fakt, že celé jednání bylo ze strany města označeno jako tajné a kromě oficiálního zápisu, který se na jednání ústředního zastupitelstva nikdy nedostal, o něm neexistuje žádná jiná zmínka.

Dle dochovaného dokumentu je také jasnější, proč se obec ke stavbě mostu prozatím

⁵⁴² „Při většině mostních soutěží v Praze do nedávna bývalo úkolem jen „vyzdobiti“ konstrukci stavebním úřadem danou. Poválečné soutěže na architektonickou výzdobu mostu libeňského a mostu na Pecl-Tyrolku byly tohoto rázu. Teprve u mostu smíchovského nejednalo se již o více nebo méně vkusné dekorování dané konstrukce, nýbrž o moderní konstruktérské dílo samo. Soutěž na přemostění Nuselského údolí byla vypsána na základně ještě širší, než soutěže předchozí. Proto snad také byla účast moderních konstruktérů tak značná, proto snad také nejsou její výsledky bez významu pro vývoj nové architektury.“ Redakce, Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 19.

⁵⁴³ Zápis o poradě vyžádané státní komisí Českomoravská-Kolben-Daněk o možnosti stavby mostu přes Nuselské údolí na Pankrác, konané 22. února 1932 za předsednictví pana náměstka F. Kellnera. Č. j. 469/32 technického prezidia. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241, s. 1.

nerozhodla, pokud pomineme nejednoznačný postoj k projektům představeným v soutěži. Je jím jednoznačně finanční hledisko celého projektu a fakt, že na konci 30. let došlo k budování dalších dvou mostů, Jiráskova a Baxova (dnes Libeňského). Finanční stránka věci tak v jednání města s předkladateli návrhu hrála hlavní roli, ani jedna ze stran totiž nechtěla předložit konkrétní sumu, kterou by byla ochotna do projektu vložit. Vzhledem k obavě městských zastupitelů z toho, že si nejen dva původně zmíněné koncerny, ale i další přizvané, udělají z projektu přemostění „dojnou krávu“, je takovéto opatrné sondování situace pochopitelné. *„Pokud se týká námětu mostáren stran mostu nuselského, ty odvolávají se na nezaměstnanost; zdá se však, že zákulisím věci je dojednání těžkého průmyslu, který by se snažil na této technické věci co nejvíce finančně trhnout. proto, aniž by se jen odhodil, a mohl obci být vytýkán nezáměr na řešení nezaměstnanosti, je nutno, aby bylo navrhovatelům prokázáno, že se svými požadavky jsou příliš drahými.“*⁵⁴⁴

Podoba navrhovaného mostu byla načrtnuta pouze zhruba – most měl být železný, se soustavou garáží v pilířích, tedy podle všeho ne nepodobný projektu „Černý terč“, který podaly Škodovy závody. Stejně jako v případě soutěžního projektu měla být částka na stavbu mostu částečně sanována pronájmem garáží, dle návrhu i ziskem Elektrických podniků, které by mostem ušetřily na provozních nákladech. Zastupitelé města s nicméně shodli na tom, že mísit projekt mostu a garáží nelze, přesně podle výsledků soutěže. Výrok poroty, ač nejednoznačný v případě výherního projektu, zcela jasně naznačil nevýhodnost takovýchto spojení.

Zastupitelé na schůzi nicméně došli k výsledkům, které předznamenaly další vývoj celé otázky. Snaha průmyslových koncernů celý projekt opět vynesla do popředí a nastolila možnost alespoň částečného řešení pražské nezaměstnanosti, která magistrát silně zajímala. Zastupitelé se rozhodli, že není v zájmu města, aby most stavěly primárně mimopražské továrny, protože by se tím řešil problém zaměstnanosti v jiných městech.⁵⁴⁵ Další jednání se zájemci o stavbu mostu tak bylo podmíněno prací na zákonech, nařízeních a návrzích na financování projektu a alespoň základních rysech toho, jak má most vypadat.

Podoba mostu a jeho poloha byla v té době řešena již jako součást Dopravní soutěže, detailní soutěž na samotný most pak byla vypsána o necelý rok později v době, kdy již byla Dopravní soutěž skončena. Do té doby nicméně Praha nezahálela a kromě přípravy zákona o stavbě mostu, proběhla i příprava zákona k jeho financování a v neposlední řadě i jednání s nuselskými obyvateli. Je nutno říci, že až na vypsání samotné soutěže nebyla ostatní činnost příliš úspěšná.

⁵⁴⁴ Zápis o poradě vyžádané strojírnou Českomoravská-Kolben-Daněk o možnosti stavby mostu přes Nuselské údolí na Pankrác, konané 22. února 1932 za předsednictví pana náměstka F. Kellnera. Č. j. 469/32 technického prezidia. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241, s. 3.

⁵⁴⁵ Tamtéž, s. 3.

V tomtéž roce došlo k projednání návrhů na možnost zahrnout vlastníky půdy na pankrácké, ale i pražské, straně údolí mezi podílníky na stavbě mostu a umožnit tím části plánované částky za projekt. Uvažovaný rozpočet pro úvodní debatu činil 50 mil. Kč⁵⁴⁶ (později byla počítána suma 60 mil.⁵⁴⁷) a jako základní nástroj pro výběr poplatků byl brán §26 zákona č. 329/1921,⁵⁴⁸ konkrétně verze ve znění §16 zákona č. 77/1927.⁵⁴⁹ V rámci debaty se nicméně ukázalo, že uvedený dosavadní zákon nebude s největší pravděpodobností příliš použitelný, vzhledem k problémům, které při jeho dosavadním použití nastaly⁵⁵⁰, a vzhledem k tomu, že pro jeho použití je potřeba mít k dispozici řádný projekt a rozpočet.⁵⁵¹ Proto bylo nutno přikročit k vypracování nového zákona speciálně pro případ nuselského mostu i z toho důvodu, že se jevílo čím dál méně pravděpodobné, že se částka vybere celá. Původní předpoklad, že z výstavby mostu budou mít prospěch všichni, se ukázal jako pochybný a původní navrhované zdanění všech majitelů na Pankráci jako nevýhodné.

Metoda, podle které měl být odhadnut prospěch pro jednotlivé pozemky, na jejímž základě pak měla být odstupňována i výše příspěvků na most, se během roku stala mnohem komplexnější – jako podklad pro výpočet příspěvků se počítal způsob zastavění, počet podlaží, využití staveniště a zkrácení vzdálenosti do středu Prahy přes most.⁵⁵² Níže uvedená tabulka ukazuje, jak byly příspěvky navrženy zastupitelem dr. Jeřábkem:

⁵⁴⁶ Přednáška pro právnickou komisi z referátu hospodářského I.C. Záležitost investičních příspěvků na most přes nuselské údolí z 30. listopadu 1931. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁴⁷ Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁴⁸ Protokol sepsaný o právnické komisi konané 22. března 1932 o 11 hod. dopolední na radnici Staroměstské. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁴⁹ Přednáška pro právnickou komisi z referátu hospodářského I.C. Záležitost investičních příspěvků na most přes nuselské údolí z 30. listopadu 1931. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵⁰ „Pokud se tkne formy vymáhání příspěvku, zda podle zákona z r. 1921 nebo zda je třeba zákona zvláštního, zdá se, že první způsob asi nebyl by dost účinný. Plyne to z toho, že ze stejného podkladu předepisované investiční příspěvky na vodovod, stoky a komunikace jsou vlastně sporné, jak ukázala rozhodnutí ve sporech, kdy proti příspěvkům, jež obec předepsala, zájemníci se odvolali a svůj protest vyhráli.“ Protokol sepsaný o právnické komisi konané 22. března 1932 o 11 hod. dopolední na radnici Staroměstské. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵¹ Přednáška pro schůzi právnické komise konanou 1. února 1933. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵² Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

Tabulka 15: Ohodnocení jednotlivých oblastí podle výše příspěvku

Obvod	Způsob zastavění	Investiční příspěvek na 1 čtvereční sáh	Výměra pozemků ve čtverečních sázích		Celková výměra ve čtverečních sázích	Celkový příspěvek v Kč
			Zastavěných	Nezastavěných		
1.	1. patro	61, 05 Kč	-	-	-	-
	2. patro	146, 52 Kč	-	-	-	-
	3. patro	219, 78 Kč	-	2 641,34	2 641,34	580 513, 70 Kč
	4. patro	305, 25 Kč	-	5 143, 67	5 143, 67	1 570 105, 27 Kč
	Veřejná budova	146, 52 Kč	-	-	-	-
2.	1. patro	50, 87 Kč	-	-	-	-
	2. patro	122, 10 Kč	-	-	-	-
	3. patro	183, 15 Kč	-	-	-	-
	4. patro	254, 38 Kč	-	4 684, 91	4 684, 91	1 191 747, 40 Kč
	Veřejná budova	122,10 Kč	-	1 181, 65	1 181, 65	144 279, 47 Kč
3.	1. patro	40, 70 Kč	-	-	-	-
	2. patro	97, 68 Kč	-	-	-	-
	3. patro	146, 52 Kč	-	5 463,41	5 463,41	800 498, 83 Kč
	4. patro	203, 50 Kč	194, 63	6 714, 57	9 909, 20	1 406 022, 20 Kč
	Veřejná budova	97, 68 Kč	33 920, 39	695, 09	34 615, 48	3 381 240, 09 Kč
4.	1. patro	30, 53 Kč	12 873, 07	62 426,03	75 299, 10	2 298 881, 52 Kč
	2. patro	73, 26 Kč	5 899, 92	42 647, 94	48 547, 86	3 556 616, 22 Kč
	3. patro	109, 89 Kč	24 809, 15	150 138, 88	174 948, 03	19 225 039, 02 Kč
	4. patro	152, 63 Kč	1 876, 74	37 843, 48	39 720, 22	6 062 497, 18 Kč
	Veřejná budova	73, 26 Kč	83, 41	28 733, 91	28 817, 32	2 111 156, 86 Kč
5.	1. patro	20, 35 Kč	39 255, 90	359 870, 33	399 126, 23	8 122 218, 78 Kč
	2. patro	48, 84	4 587, 59	87 933, 05	92 520, 64	4 518 708, 06 Kč
	3. patro	73, 26 Kč	1 598, 71	50 513, 58	52 112, 29	3 817 746, 37 Kč
	4. patro	101, 75 Kč	-	-	-	-
	Veřejná budova	48, 84 Kč	1 737, 73	23 324,44	25 062, 17	1 224 036, 38 Kč
Celkem			126 837, 24	869 956, 28	996 793, 52	60 011 307, 28 Kč

Zdroj: Jeřábek J., Návrh zákona o přemostění Nuselského údolí v Praze, Věstník hlavního města Prahy, r. 1933, roč. 40, č. 3, s. 32 – 33.

Tabulka 16: Původní návrh zdanění na základě maximální povolené výšky

1. patro	31 Kč
2. patro	46, 50 Kč
3. patro	62 Kč
4. patro	77, 5 Kč

Zdroj: Přednáška pro právnickou komisi z referátu hospodářského I.C. Záležitost investičních příspěvků na most přes Nuselské údolí z 30. listopadu 1931. Uloženo AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign.B 9/17, kt. 241.

Původní ustanovení zmiňované i v pozdější zprávě Měřického ústavu⁵⁵³, tj. že se nejprve vybere cílová částka od nájemců a teprve překročení rozpočtu měla hradit obec ze svého rozpočtu, se ukázalo nevhodným, protože panovala oprávněná obava, že výběr poplatků potrvá mnohem déle a rozhodně se celá částka do určitého data nesejde, pokud vůbec.⁵⁵⁴

Podle předpokladů měli majitelé nezastavěných a zemědělsky obhospodařených pozemků argumentovat pouze minimální výhodou při transportu zemědělských výrobků do Prahy, která je ale neměla nijak zásadně zvýhodnit, majitelé starších domů s regulovaným nájemným si měli stěžovat na výhodnost pouze pro nájemníky, pokud by se jim nezvyšovalo nájemné, a živnostníci si měli stěžovat na to, že výhoda dálkové dopravy jim nijak nepomáhá, protože jejich podniky míjí. Z toho důvodu tak bylo navrženo novou daní zatížit pouze nezastavěné pozemky určené pro novostavby, kde mělo dojít k náhradě daně zvýšeným nájemným.⁵⁵⁵

Návrh z prosince roku 1932, vypracovaný Měřickým ústavem, proto počítal s výběrem paušální daně 11% ze současné ceny pozemků tak, aby se postupně vybral potřebný obnos (v prosinci 1932 se jednalo o 60 mil., na poradě právnické komise v únoru 1933 to bylo již 75 mil. ⁵⁵⁶) podle následující tabulky, která vycházela z návrhu dr. Jeřábka.

⁵⁵³ Měřický úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵⁴ „...námitkové a předpisové řízení a vyřízení rekurzů v tomto řízení vyžádá si takové dlouhé doby, že není možno čekat, že dostalo by se obci Pražské dostatečných příspěvků, aby se stavbou obsáhlého díla mohla by v dohledné době započítati. A za nynější hospodářské krise stěží bude moci obec Pražská počítati s uhrazením aspoň částky tak obrovského nákladu, jako jest náklad 50,000.000 Kč.“ Přednáška pro právnickou komisi z referátu hospodářského I.C. Záležitost investičních příspěvků na most přes Nuselské údolí z 30. listopadu 1931, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵⁵ Přednáška pro právnickou komisi z referátu hospodářského I.C. Záležitost investičních příspěvků na most přes Nuselské údolí z 30. listopadu 1931, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁵⁶ Zápis o schůzi právnické komise konané 1. února 1933, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

Tabulka 17: Ocenění pozemků a následný investiční příspěvek na stavbu mostu

Oblast	Pozemky oceněny	Investiční příspěvek	Podíl na ceně pozemku
1. oblast	16 581 900 Kč	2 150 619 Kč	12,9%
2. oblast	12 134 800 Kč	1 336 027 Kč	11%
3. oblast	58 735 200 Kč	5 587 761 Kč	9, 5%
4. oblast	286 041 900 Kč	33 254 191 Kč	11, 6%
5. oblast	169 215 500 Kč	17 682 709 Kč	10, 4%

Zdroj: Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 2. AHMP, f. MHMP I.-Ref. 1.C, i.č.927, kt. 241, sign. B 9/17.

Kromě jiného nicméně ústav navrhoval, aby se částka na stavbu mostu zpětně sanovala pouze výběrem mostného⁵⁵⁷, které by tak nejspravedlivěji reflektovalo využití mostu.⁵⁵⁸ Uváděná částka na projekt navíc podle novějších předpokladů zcela určitě nemohla stačit a již v září byla zvýšena na 100 mil. Kč⁵⁵⁹ – vybíraná dávka ale měla stále sanovat „pouze“ původní předpokládanou částku, zbylou část financí měli platit majitelé domů na pražské straně a samotná Praha.⁵⁶⁰ Po sérii jednání tedy existovaly dva různé návrhy, jak projekt financovat – příspěvky odvislé od čtverečního sáhu dle oblasti a paušální příspěvek 11%, který by se vztahoval na celé zájmové území.⁵⁶¹

Návrh na vypracování nového zákona, přijatý právníkou komisí 22. března 1932, byl schválen městskou radou 8. dubna 1932. Oba návrhy na financování, předložené právníké komisi dne 29. prosince 1932⁵⁶², pak byly přijaty na program jednání praesidiální předporady 18. ledna 1933. Komise nerozhodla, který z návrhů financování rovnou předložit zákonodárným sborů, nicméně doporučila návrh zákona, projednávaného 13. ledna 1933 na zasedání městské rady, předložit k náhledu zákonodárnému sboru. Také předložila oba návrhy na financování právníké a technické komisi a všem radničním klubům a doporučila, aby teprve pak byl vybraný návrh předložen

⁵⁵⁷ Otázka mostného, která se během jednání opakovaně objevovala jako záloha platby za most, byla nakonec opuštěna jako nevhodná na most této velikosti – jednoduše nebylo technicky proveditelné zachovat plynulost dopravy na mostě a zároveň zastavovat auta kvůli výběru poplatku. Zápis o schůzi techniků, konané dne 16. února 1933, s. 4. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁵⁸ Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁵⁹ Protokol sepsaný o praesidiální komisi konané 21. září 1932 o 11 a 1/2 hod. dopolední v záležitosti příprav pro vypracování návrhu zákona, podle něhož hrazeny by byly náklady mostu přes Nuselské údolí, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁶⁰ Tamtéž.

⁵⁶¹ Protokol sepsaný o praesidiální poradě konané dne 18. ledna 1933 v radnici Staroměstské, v záležitosti příprav k vypracování zákona, podle něhož bylo by možno uložit zvláštní příspěvky vlastníkům pozemků v zájmovém obvodu mostu přes Nuselské údolí. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁶² Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927,sign. B 9/17, kt. 241.

městské radě.⁵⁶³ Finální návrh zákona nakonec počítal s metodikou navrženou dr. Jeřábkem upravenou dle návrhů právnické komise – tedy s rozdělením pozemků kolem mostu a v zájmovém území v jeho blízkosti do pěti oblastí a s odstupňováním příspěvků dle zastavení pozemku.⁵⁶⁴

Začátkem roku 1933, kdy byl urychleně dokončován návrh na způsob financování, se totiž město dostalo pod tlak několika průmyslových koncernů, které od konce roku 1932 intenzivně pracovaly na návrhu přemostění bez toho, aby o to byly specificky žádány. Jednalo o již zmíněné Škodovy závody a Českomoravskou-Kolben-Daněk, které s Prahou jednaly v únoru 1932. Nově se do debaty dostalo i Vítkovické horní a hutní těžířstvo, které nejspíše na přelomu října a listopadu rovnou podalo celý projekt jako reakci na jednání Prahy a dvou zmíněných koncernů - datum podání je odvozeno od reakce Technického praesidia, které 8. listopadu dopisem žádalo Vítkovické železářny o zhuštěnou zprávu k podanému projektu, protože byl podán bez průvodní zprávy a rozpočtu.⁵⁶⁵ Zpráva podle všeho zpět nikdy nedošla, protože firma na projektu intenzivně pracovala a neměla jej v té době hotový. Lepší svědectví o spěchu, s jakým byl *de facto* nehotový projekt poslán, aby předešel ostatní firmy, si asi lze těžko představit. Ve stejné době došla technickému praesidiu další nevyžádaná nabídka od ČKD na vypracování projektu dvou variant mostu po 40 000 Kč za každý z nich.⁵⁶⁶

Pro lepší pochopení toho, s jakou vehemencí se zmíněné firmy snažily prosadit své projekty, je nutné si uvědomit celkovou situaci, která v té době panovala. Krize pomalu vrcholila a nejtěžší doba pro československé strojírenství měla teprve přijít v roce 1934. Obzvláště koncern ČKD měl s krizí těžké problémy, protože již od roku 1932 byl v prohlubující se ztrátě.⁵⁶⁷ Projekt mostu za alespoň 60 mil. Kč, ale reálně nejspíše za mnohem více, by tak byl více než vítaný pro všechny zúčastněné.

Začátkem roku 1933 tak byly obě strany, tj. Praha a koncerny, v patové situaci. Podniky podaly své projekty a čekaly, jak na to město zareaguje. Vzhledem k tomu, že všechny projekty byly podány dobrovolně a bez jakýchkoliv omezení daných případnou soutěží, jak bylo běžné, vyvolaly

⁵⁶³ Protokol sepsaný o praesidiální poradě konané dne 18. ledna 1933 v radnici Staroměstské, v záležitosti příprav k vypracování zákona, podle něhož bylo by možno uložit zvláštní příspěvky vlastníkům pozemků v zájmovém obvodu mostu přes Nuselské údolí, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁶⁴ Návrh zákona o přemostění Nuselského údolí, upravený podle pokynů právnické komise. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁶⁵ Praesidium – technický odbor, dne 16. prosince 1932 Referátu hospodářskému IC k č. j. 22285/32 Č. j. 3215/32 praes. techn. Referát hospodářský IC žádá o předložení návrhů na zavedení investičních příspěvků pro Nuselský most a technických a finančních projektů na most samy, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁶⁶ Tamtéž.

⁵⁶⁷ Jelínek Jaroslav, „Až na samé dno“: tzv. directorská krize ČKD v letech 1934-1935, Stříteský, Hynek. (ed.), Fenomén ČKD. Příspěvek k dějinám pražského strojírenského koncernu Českomoravská-Kolben-Daněk, Praha 2014, s. 246.

na město tlak a v původní schůzi v únoru 1932 se snažily město donutit ke stavbě mostu i přes jeho nezařazení do desetiletého investičního plánu. Nátlak se na město vytvářel i přes média – „*Je nesprávné, že se provádí věci novinářská reklama, která pro nepřesnou stylisaci dávaných informací je hrozná. Tak píše se, že most dal by zaměstnání pro 6 000 dělníků po 3 roky. To by znamenalo, že jen na mzdách by se vyplatilo 190 milionů Kč. Ing. Barty Ženatý psal, že pilíře mají být betonové - místo že to má být obetonovaná konstrukce železná.*“⁵⁶⁸

Celkový přístup zmíněných společností navíc nebyl úplně korektní. „*Pokud se tkne soutěžení zájmových skupin, domnívala se skupina Bauerova s Českomoravskou, že oni by udělali projekt, stavbu a vše, bez vlivu obce na zadání a snad i dozor, a pak most jen obci odevzdali. Tak už nelze pracovat ani v Turecku. Ovšem i Vítkovice domnívaly se, že rozdělení práce mohly by si udělat, jak by chtěly, což ale je vyloučeno.*“⁵⁶⁹

Město a jeho Technické prezidium ale dokázalo ze situace vytěžit maximum. Vhodně využilo konkurence mezi korporacemi a donutilo Škodovy závody a ČKD, aby mu svoje projekty nabídly zdarma, stejně jako Vítkovické železárny.⁵⁷⁰ Navíc bylo v plánu oslovit betonářskou lobby, aby se pod tlak dostaly samotné strojírenské firmy. Železo jakožto hlavní konstrukční materiál navíc pro mostní oddělení Technického praesidia, které za vybudování Nuselského mostu odpovídalo, nebylo delší dobu prioritou – již od doby budování a sporů kolem Hlávkova mostu bylo jasné, že mostárny nemohou na tuto preferenci spoléhat. Proběhlá soutěž v roce 1927 k tomuto trendu jen přispívala, byť ukázala, že situace zdaleka není nijak vyhraněna.

Vybudování mostu tak záleželo již jen na vzniku zákona, který by zajistil, že město nebude muset most doplácet. Je nutné si položit otázku, proč Praha neusilovala o půjčku, kterou by celý projekt sanovalo. Zastupitelé totiž nepředpokládali, že by na ni v této hospodářsky obtížné době dosáhli, a dozorcí ústav, kterým byl při v tomto případě Zemský úřad, by její udělení ze státní investiční půjčky nepovolil.⁵⁷¹ Půjčky z jiných zdrojů pak hrozily mnohem vyšší finální cenou.⁵⁷² Kromě toho by je případně bylo nutno využít na projekty, které byly bezprostředně nutné.

Celá situace tak vyústila v rozhodnutí nedovolit, aby koncerny měly příliš mnoho času, protože původní výhoda, mít k dispozici více než dva hlavní konkurenty, kteří se budou navzájem nutit do pro město výhodnějších nabídek, by se nakonec mohla obrátit proti Praze – všichni by se dohodli

⁵⁶⁸ Zápis o schůzi techniků konané dne 16. února 1933, s. 4. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁶⁹ Tamtéž.

⁵⁷⁰ Tamtéž.

⁵⁷¹ Protokol sepsaný o právnícké komisi konané 22. března 1932 o 11 hod. dopolední na radnici Staroměstské. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁷² Zápis o schůzi techniků konané dne 16. února 1933, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

na spolupráci a město by muselo vzít za vděk jediným projektem nezávisle na tom, jestli by byl vhodný nebo ne. *"V našem případě dojde však mezi železem a betonem k obdobnému boji jako při stavbě Všeobecného pensijního ústavu na Žižkově. Pravděpodobně však, kdyby tam byl boj trval déle, byli by se železáři a betonáři dohodli. Aby k takové dohodě některých koncernů - a snad na úkor obce - nedošlo v případě nuselského mostu, je třeba pro celé dílo získati více interesentů. Důsledek toho je, že nechceme, aby rozhodování se omezovala na nabídky jen 2 koncernů teď podávané. To však povede k tomu, že asi celá záležitost vyžádá si snad ještě více času ke své realizaci, nežli uváděl přednosta mostního oddělení."*⁵⁷³ Toto rozhodnutí tak přineslo další velkou „soutěž“, i když se nejedná o soutěž ve smyslu, v jakém byly chápány ty, které byly vyhlašované v uplynulém desetiletí.

7.3.4 „Soutěž“ 1933

Uvozovky použité při uvedení následující kapitoly ve vývoji Nuselského mostu je potřeba uvést na pravou míru. Soupeření několika subjektů, ať už soukromých či průmyslových, bylo sice oficiálně uvedeno Prahou a pod její patronací, ale ve výsledku se nejednalo o soutěž s charakterem stejným jako soutěže jiné, vztahující se k urbanizaci města. Ve skutečnosti se jednalo pouze o určité kodifikování předchozího „divokého“ vývoje a snahy průmyslových korporací dostat realizaci mostu pod svoji patronaci.

Městu takovýto přístup sice přinášel určité výhody, pokud se týče vzájemné konkurence, ale velkým problémem, který tuto výhodu vyvažoval, byla absence jakýchkoliv pravidel, kterými by se navrhovatelé řídili. A to ani doporučenými kroky vzešlými z poslední řádné soutěže. Praha tak oslovila primárně tři již zmiňované koncerny (ČKD, Škoda a Vítkovice) a k tomu ještě bratry Vyhnánky, kteří se v poslední soutěži umístili na prvním místě. Svůj projekt nicméně nakonec podalo skoro třikrát tolik zájemců.

Městská rada na svých schůzích 24. března a 7. dubna rozhodla o vypsání Zásad pro návrh přemostění Nuselského údolí na základě doporučení komise techniků vzešlých z jejich schůzí z 9. a. 16. února a 2. března 1933. V nich byla vytyčena základní pravidla, podle kterých měly být projekty městu předkládány, včetně konečného data, do kterého měly být projekty dodány – 30. července 1933.

Jako základ pravidel byly vzaty body, které vzešly z doporučení komise z poslední soutěže jako ty, kterých se měli další projektanti vstříhat:⁵⁷⁴

⁵⁷³ Zápis o schůzi techniků konané dne 16. února 1933, s. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁷⁴ Tamtéž.

- Projekty s horní konstrukcí, tedy např. mosty visuté
- Příliš velká rozpětí pilířů
- Využití pilířů jako budov či garáží
- Využití domů a jejich rovných střech jako pokračování mostní konstrukce
- Stavba masivních pilířů v ulicích
- Příkré stoupání nivelety do středu mostu

První dva body přitom nebyly striktně zadány, ale pouze doporučeny ke zvážení s ohledem na finanční náročnost. *„Pokud se týká tvaru mostu, ponechává se navrhovatelům úplná volnost, ale připomíná se souvislost v tomto směru se stavebními náklady. Rozdělení pilířů a jejich situování se neurčuje a ponechává se volnému uvážení navrhovatelů. Připomíná se toliko nutnost, aby komunikační poměry pod mostem nebyly zatíženy a dále okolnost, že příliš veliká rozpětí nosníků podstatně zvyšují náklad a ohrožují možnost realizace stavby.“* Ostatní body nicméně byly do zásad naplno implementovány.⁵⁷⁵

Finanční otázka, zmíněná v předchozí citaci, v zásadách hrála velkou roli. Výše uvedený rozbor jednání města a jeho komisi za účelem finančního zajištění stavby mostu přiblížil složitý způsob, jak na stavbu získat peníze - pro spoustu zainteresovaných odborníků byl možnost peníze získat takřka nemožná. Skepse v tomto ohledu v době vypsání zásad byla stejná, o čemž svědčí druhý bod zásad, který přímo zmiňuje nemožnost započít stavbu, pokud se na ní nenajde dostatek financí.⁵⁷⁶

Je též příznačné, že se město při vypsání této soutěže distancovalo od jakýchkoliv závazků, které by mu mohly ve spojitosti s podáním návrhu vzniknout. *„Každému vážnému interesentu budte regulačním a mostním odborem stavebního úřadu vydány pomůcky pro přemostění Nuselského údolí s výslovným však podotknutím, že z těchto sdělení a pomůcek nevznikají projektantovi a podavatelům návrhů vůči obci pražské a jejím úřadu naprosto žádné nároky ani po stránce hmotné ani mravní, nejméně žádné nároky na jakékoliv odškodnění.“*⁵⁷⁷

Takto vyložená situace byla pro město a projektanty nová a ve srovnání s ostatními soutěžemi, které v této době probíhaly naprosto odlišná. Třicátá léta byla ve srovnání s předchozím desetiletím na množství proběhlých soutěží mnohem chudší. Na druhou stranu ale vypsání regulační klání nabízela mnohem vyšší finanční ohodnocení a podobně velký zásah do regulace města jako

⁵⁷⁵ Zásady pro návrh přemostění Nuselského údolí. Opis ze dne 13. dubna 1933. Č. j. 1327/1330/33. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁷⁶ *„Zdůrazňuje se, že obec pražská nemůže stavbu mostu podniknouti bez příspěvku zájemců nebo bez podpory státu ve výši, která by odpovídala nákladnosti tohoto díla, a že obec nebude moci přistoupiti ku provedení této stavby bez náležitého zabezpečení celého nákladu...“* Tamtéž.

⁵⁷⁷ Tamtéž.

soutěže předchozí. Ke srovnání se tu nabízí dvě soutěže, časově odpovídající té na Nuselský most – Dopravní soutěž Elektrických podniků hl. m. Prahy (1930 – 1933) a Generelní projekt na čistící stanici (1933 – 1936). Všechny tři nabízely zcela zásadní projekty a na rozdíl od této soutěže i bohatou finanční odměnu. Dopravní soutěž i projekt na čistírnu pracovaly se standardním zadáním, tedy vypsáním jasných podmínek, termínů i komise, včetně odměn za případnou výhru. Podobný byl i počet soutěžících, kteří se zúčastnili. Oproti tomu soutěž na nuselské přemostění nechala projektantům volnou ruku ve formě mostu (později byla pravidla částečně upravena, viz níže), velice vágní ohraničení podoby finálního projektu omezené pouze finančními možnostmi obce a jen velice vlažně naznačené pozvání k účasti na soutěži. „*Nikomu se nebrání, aby se účastnil [sic!] projektování mostu přes Nuselské údolí a podal návrh radě hlavního města Prahy.*“⁵⁷⁸

Oproti předchozí soutěži došlo ke dvěma změnám v podobě mostu, které byly nyní specificky zmíněny. V první řadě to byla trasa mostu. Původní linie směřovala přímo ze Sokolské ulice, nyní byla stanovena nově na osu hlavní budovy České dětské nemocnice.⁵⁷⁹ K této změně došlo už dříve, v tuto chvíli byla pouze definována. Přesto nebylo zcela jasné, jestli byla chápána jako konečná. Důvodem k přesunu byla především snaha o zefektivnění provozu, nicméně ještě v prosinci 1932 byla v predikcích používána trasa v původní linii – v propočtech na zdanění majitelů půdy se pro pražskou stranu údolí brala v potaz pouze Sokolská ulice.⁵⁸⁰ V únoru 1933 na schůzi techniků se již mluví o vlivu na obě ulice, lze tedy předpokládat, že na konci roku 1932 se ještě stále uvažovalo o původní trase.⁵⁸¹

Důvodů pro posunutí osy bylo několik. Ačkoliv byla Sokolská třída v původním plánu brána jako hlavní trasa, byla oproti Legerově o cca 5 m užší. Přestože byla Legerova třída v podstatě slepá, končila na svazích údolí, pokračovala v regulačním plánu jako spojnice s východní částí Prahy. Doprava z linie vnějšího okruhu by na ni tak stejně navazovala. Navíc se vyvažoval objem dopravy mezi obě ulice a panoval předpoklad, že nebude docházet k nerovnoměrnému zatížení obou ulic. Dnešní stav, že každá z ulic bude využívána pouze v jednom směru, v tehdejších plánech

⁵⁷⁸ Zásady pro návrh přemostění Nuselského údolí. Opis ze dne 13. dubna 1933. Č. j. 1327/1330/33. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241. Pro srovnání je zde uvedena úvodní citace z obou srovnávaných soutěží: „*Úkolem soutěže jest získati co nejlepší řešení generelného projektu kanalizačních čistíren Velké Prahy, které by bylo technicky dokonalé a úsporné... Soutěžné projekty mají přinést tvořivou práci a nové myšlenky.*“ APVK, f. PK, kt.1161, sign. H-5698.

⁵⁷⁹ Tamtéž.

⁵⁸⁰ „*Stavbou mostu stane se také dnešní Sokolská třída třídou obchodní. Soukromé pozemky v Sokolské třídě ve výměře 4940 čtverečních sáhů se stavbou cenově zhodnotí a o zejména tím, že rozšířením ulice připouští regulační plán stavby domů 5ti patrových.*“ Měřičský úřad hlav. města Prahy dne 29. prosince 1932 referátu I.C. Č.j. 21.376 –IC-1932.-, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁸¹ Zápis o schůzi techniků konané dne 16. února 1933, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

nelze potvrdit a s největší pravděpodobností se měly obě ulice využívat v obou směrech.⁵⁸² Dětská nemocnice, která stála v ose mostu, měla být časem přemístěna⁵⁸³, nicméně plány se v tomto ohledu později neshodovaly, v poslední vypsané soutěži se již jednalo o nutnosti nemocnici zachovat – „*Doporučuje se upravití trojúhelníkové předmostí u dětské nemocnice tak, aby nezasáhlo žádnou z jejích budov.*“⁵⁸⁴ Posunutá osa mostu také vyhovovala z důvodu menšího zásahu do domů postavených v údolí, protože most pak zasahoval do domovní linie tvořené nižšími domy než v původní trase.

Důležitou změnou oproti podmínkám předchozí soutěže jsou také výslovně zmíněné dvě patra mostu. „*Most předpokládá se o dvou etážích, horní etáž má obsahovati šest metrů široké samostatné těleso pro elektrickou dráhu a po každé straně jeho 7 metrů širokou vozovku pro dva proudy povozů. Tím vzniká horní vozovka o celkové šířce 20 metrů. Chodníky, každý o šířce 3, 50 m budtež vyloženy na konsolách. Tím dospívá se pro horní etáž mostu k celkové šíři 27 m.*“⁵⁸⁵ Je to změna, která zásadě ovlivnila podané projekty a v podstatě navazovala na plány předložené v Dopravní soutěži. Na rozdíl od všeobecně rozšířeného povědomí se dvoupatrových mostů v předchozí soutěži mnoho neobjevilo, celkem pět, a pouze jeden z nich byl finančně ohodnocen pátou cenou (projekt „Zlaté P“). Spodní mostovka byla uvažována primárně pro případnou podzemní dráhu, nicméně se nechávalo na uvážení projektantů, zda-li ji používat i pro těžkou dopravu.⁵⁸⁶ Jak vysvítá ze zpráv, které posuzovací komise nechala vypracovat u Elektrických podniků, projekt podzemní dráhy byl otázkou natolik teoretickou, že se nabízela otázka, jestli druhou mostovku skutečně postavit v první fázi stavby mostu, či ji stavět vůbec: „*O nutnosti dráhy podzemní není dnes možno podati jasného důkazu.*“⁵⁸⁷

Komise, která v případě této soutěže zasedla od srpna 1933 do května 1934 sedmkrát, byla dodatečně svolána až po vyhlášení pravidel soutěže. Byla sestavena z členů technické komise

⁵⁸² Zápis o schůzi techniků konané dne 16. února 1933, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸³ „*Most nalézati se má v ose dětské nemocnice, která v budoucnu má zmizeti.*“ Protokol sepsaný o praesidiální poradě konané dne 18. ledna 1933 v radnici Staroměstské, v záležitosti příprav k vypracování zákona, podle něhož bylo by možno uložit zvláštní příspěvky vlastníkům pozemků v zájmovém obvodu mostu přes Nuselské údolí, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁴ Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze, konané dne 3. Května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁵ Zásady pro návrh přemostění Nuselského údolí. Opis ze dne 13. dubna 1933. Č. j. 1327/1330/33. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁶ Doplnění zásad pro projektování mostu přes Nuselské území z 4. dubna 1933, č. j. 872/33. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁷ Vyjádření správní rady E. P. ze dne 26. března 1934 k projektům mostu přes Nuselské údolí. ADPP, kt. Různé komunikace, nesignováno.

městského praesidia a pěti dalších expertů: Ing. Jan Kolář, dr. techn. Ing. Zdeněk Bažant, dr. techn. Ing. V. Dašek, všichni profesori České vysoké školy technické v Praze, Ing. Boh. Hollmann, úředně autorizovaný inženýr a Ing. František Mencl, přednosta mostního odboru městského stavebního úřadu.⁵⁸⁸

Projektů se sešlo celkem jedenáct⁵⁸⁹, viz následující tabulka.⁵⁹⁰ Je nutné poznamenat, že soutěže se opět účastnil Ing. Stanislav Bechyně. Byť není v úvodním seznamu zahrnut, na základě dalších pramenů lze předpokládat, že se mezi jeho projekty dají počítat poslední dva zmiňované.⁵⁹¹

Tabulka 18: Projekty na Nuselský most v soutěži z roku 1933

1.	Českomoravská – Kolben – Daněk
2.	Škodovy závody
3.	Vítkovické horní těžířstvo
4.	Ing. Jan Fischer + Arch. Vlastislav Hofman
5.	Ing. dr. Jar. Polívka
6.	Ing. Mužák
7.	Bří. Ing. dr. Vyhnánkové
8.	Ing. Josef Záruba-Pfeffermann
9.	dr. Skorkovský + Ing. Hlava + Báňská a hutní + Arch. Kozák
10.	dr. Skorkovský + Ing. Hlava + Arch. Domanský
11.	dr. Skorkovský + Ing. Hlava + Arch. Kozák

Zdroj: Zápis o 1. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí, sepsaný na Staroměstské radnici dne 1. srpna 1933, s. 1. Uloženo AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign.B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁸ Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁸⁹ Byť pozdější prameny uvádějí počet 12, v zápisech původní komise jich je uvedeno o jednoho méně. Tamtéž.

⁵⁹⁰ Zápis o 1. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí sepsaný na Staroměstské radnici dne 1. srpna 1933, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁹¹ Podle zápisů z porad byl Dr. Bechyně podepsán pod dvěma projekty, klenbovým a trámovým, nicméně nabídku podala firma Dr. Skorkovského. Vzhledem k předpokladu, že Báňská hutní podala návrh na most ocelový, zbylé dva projekty by tedy měly nést podpis Dr. Bechyně. Zápis o 4. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí sepsaný na Staroměstské radnici dne 18. ledna 1934, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

Hned v úvodu komise musela konstatovat, že vzhledem ke zvláštnímu statutu celého projektového řízení je potřeba zaujmout speciální přístup i k jednotlivým projektům. Protože nebyly nijak výrazně vytvořeny mantinely pro podobu projektů, nebyly stanoveny žádné peněžní odměny a ani jistota realizace vítězného projektu, přistoupili jednotliví předkladatelé k celé soutěži s projekty, které se odchylovaly i od dvou již zmíněných základních pravidel, které upravovaly osu mostu, jeho šířku a počet podlaží. S ohledem k výše řečenému tak byli porotci nuceni posuzovat projekty všechny, tedy i ty, které se od pravidel odchýlili.⁵⁹² Pozvaní experti se nakonec rozdělili do dvou skupin, železářské (Ing. Jan Kolář a dr. techn. Ing. Zdeněk Bažant) a betonářské (dr. techn. Ing. V. Dašek, Ing. Boh. Hollmann a Ing. František Mencl), které projednaly příslušné projekty a došly k výsledku, který pak byl v dalších jednáních diskutován.

Hlavní rezolucí bylo zjištění, že žádný z návrhů nelze použít jako základ pro celý projekt, protože nejsou ani zcela dopracované.⁵⁹³ Dalšími tématy, která došla diskuzí k ujasnění, byly osa mostu, jeho šířka, využití pro metro a v neposlední řadě jeho forma.

Jestli má být most betonový, nebo ocelový úzce souviselo s jeho podobou, tedy jestli má most mít klenby nebo být trémový. Oproti předchozí soutěži byly beton a trémová konstrukce zastoupeny v mnohem větší míře, protože ocelárny, sdružené později pouze do jednoho koncernu, který hájil konstrukci mostu z oceli, podaly pouze návrhy trémové. Betonárny, které zprvu vystupovaly samostatně, resp. jejich autoři, podaly projekty jak trémové, tak obloukové. Nicméně jak lakonicky poznamenal Ing. Hollman, člen komise znalců: *„Betonáři předložili alternativy s rovným mostem nikoliv proto, že by je považovali za účelnější, nýbrž aby mohli čelit soutěži železa i v tom případě, kdyby snad obec pro ten tvar se rozhodla.“*⁵⁹⁴

Řešila se také cena jednotlivých forem – nejlevněji vycházely betonové klenby, po nich ocelové trámy a pak betonové trámy. Výsledkem jednání bylo rozhodnutí o oslovení betonárky i ocelárny za účelem vypracování dvou posudků, jednoho z každé strany, tj. jednoho betonového a druhého ocelového mostu. Tyto detailní projekty pak měly posloužit pro finální naplánování finanční stránky věci a zároveň jako podklad pro ofertní řízení na samotnou stavbu. Původní předpoklad, že se vyberou projekty bří. Vyháněků a projekt Ing. Bechyně, se nakonec ukázal jako neprůchodný. Komisi nakonec k tomuto řešení nahrály samotné ocelárny i betonárky, protože se na jedné i druhé straně spojili do dvou koncernů⁵⁹⁵, ocelárny podle všeho s tímto předpokladem už do soutěže

⁵⁹² Zápis o 2. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 5. října 1933, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁹³ Společný posudek, s. 2. ADPP, kt. Různé komunikace.

⁵⁹⁴ Zápis o 6. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 9. května 1934, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt.241.

⁵⁹⁵ Na straně ocelářské byly sdruženy Vítkovické závody, Škodovy závody a.s. a ČKD, na druhé straně pak

vstupovaly rovnou.⁵⁹⁶ Betonárky k tomuto rozhodnutí došly až před posledním zasedáním komise v březnu roku 1934.⁵⁹⁷

Toto rozhodnutí nicméně znamenalo taktéž rovnou rozhodnout o podobě mostu. Pokud by se porota nedokázala shodnout, bylo by potřeba objednat dva projekty pro každou z podob mostu. Na to město nemělo finance a nešlo předpokládat, že by v tomto případě vyšly konsorcia městu vstříc a daly jim projekty zdarma, což by v případě pouze jednoho projektu u každé z nich bylo mnohem pravděpodobnější. V závěrečné schůzi tak došlo k hlasování, jemuž předcházela široká debata, která komisi rovnoměrně rozdělila – je příznačné, že obloukovou formu prosazovali zástupci betonového mostu a trémovou zastánci mostu ocelového. Hlavním argumentem pro rovnou linii bylo masivní zastavění údolí klenbami, lehčeji vypadajícím mostem trémovým by naopak došlo k uvolnění prostoru. Do souvislosti byly dávány i rovné linie mostu se stejně řešenými liniemi domů pod ním. K oblibě této formy mostu měl příznačnou poznámku opět Ing. Hollman: „*Dnešní snaha po rovných liniích je pouze dočasnou modou v architektuře, nikoliv konstruktivní nutnost.*”⁵⁹⁸ V závěrečném hlasování bylo šest členů komise pro a rovná linie mostu tak byla pro další vývoj projektu schválena.

S předchozími otázkami souvisela i další řada témat, která byla během schůzí prodiskutována. Především se jednalo o osu a směr mostu. Byť se mohlo zdát, že jsou již definitivně schváleny,⁵⁹⁹ ukázalo se, že jsou tyto otázky znovu otevřeny. Jednak projekt Ing. Záruby-Pfeffermanna stavěl most naprosto mimo dosavadní zvyklosti mnohem západněji k samotnému Vyšehradu (tedy tak jako jeden z projektů ze soutěže na jihovýchodní pražský sektor) a jednak tím, že se mezi navrhovateli objevila možnost stavět most na etapy – tedy tak, že bude část mostu postavena a používána a zbytek dostavěn posléze na základě toho, jak bude mít obec finance a nakolik dojde k využívání mostu.⁶⁰⁰ Jednalo se tak o tom, jestli a v jaké formě tyto etapy napláňovat a v kterém směru je vést – projekty, které toto řešení obsahovaly, navrhovaly postavit pouze polovinu mostu a

Ing. B. Hlava, Pražská betonářská společnost, Dr. Ing. K. Skorkovský a bří Ing. Jan a Dr. Tomáš Vyhnanek. Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁹⁶ Zápis o 4. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí sepsaný na Staroměstské radnici dne 18. ledna 1934, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241

⁵⁹⁷ Zápis o 7. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí sepsaný na Staroměstské radnici dne 23. května 1934, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241

⁵⁹⁸ Zápis o 6. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 9. května 1934, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁵⁹⁹ Osa směrem na dětskou nemocnici byl už i nově schválena Státní regulační komise.

⁶⁰⁰ S tímto nápadem přišly projekty Ing. Hlavy a Škodových závodů. Zápis o 5. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 26. dubna 1934, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

vést ho směrem na Sokolskou třídu, zatímco Legerova měla být použita později.⁶⁰¹

S druhou etapou měla být spojena především výstavba metra, která byla v době projednávání projektů stále ještě velkým otazníkem. Dopravní soutěž, kde bylo metro jedním ze základních položených otázek, nebyla ještě plně vyhodnocena, nicméně posudky Dopravního podniku k tomuto tématu nebyly příliš příznivě nakloněny. „Ze 4 prvních projektů dopravní soutěže pražské z roku 1930 počítá pouze jediný (v pořadí čtvrtý) s podzemní drahou Václavské nám – Jugoslávská ul. – Dětská nemocnice – Pankrác – Zelená liška, a vede tuto trať viaduktem přes Nuselské údolí. Celkový náklad vypočítává částkou 171 000 000 Kč.“⁶⁰²

Etapová výstavba byla nakonec pro neekonomičnost vyloučena. Její podoba totiž měla být řešena výstavbou prvních 19 m šířky mostu (4x3 m vozovky a 2x3,5 m na chodníky) a posléze dalších 6 m. Tato varianta nakonec byla tak nevýhodná, že by bylo mnohem efektivnější realizovat stavbu celou najednou.

Směr mostu byl nakonec pozměněn přímo na Legerovu ulici – v případě dvou variant této osy, jedné, která vedla most na původní místo na pankrácké straně, a druhé, která posouvala kompletní osu o kus vedle rovnoběžně se Svatoplukovou ulicí, bylo rozhodnuto ve prospěch druhé. V další soutěži se ale už opět hovoří o původní trase na nemocnici, stejně jako o mohutném předpolí mostu, které bylo v této soutěži ohodnoceno na dalších 3-4 mil. Kč.⁶⁰³

Poslední téma, které prošlo komisním jednáním, bylo financování mostu a návrh zákona, který byl v předešlém období projednán komisí právní, ale i technickou. Osnova zákona technikům silně nevyhovovala, protože podle nich hrubým způsobem zasahovala do soukromých práv majitelů půdy a na stavbě mostu se měl účastnit hlavně stát a země, protože most by měl fungovat nejen z hlediska města, ale především jako zásadní spojnice dálkové dopravy v celém státě. Na konci tak komise doporučila, aby finanční břímě nesli majitelé půdy a nemovitostí pouze částečně a rozhodně neodpovídali za celý projekt mostu, ale jen za jeho část.⁶⁰⁴

7.3.5 Mezi soutěžemi

Po skončení soutěžního klání v roce 1934 se činnost kolem stavby nezastavila, další rozhodnutí se nicméně odložilo až do roku 1939. V roce 1936 došlo k vydání směrnic, vzniklých na základě poslední soutěže, které měly do budoucna vytvořit pravidla pro další rozhodování v oblasti mostua

⁶⁰¹ Společný posudek, s. 2. ADPP, kt. Různé komunikace.

⁶⁰² Vyjádření správní rady E. P. ze dne 26. března 1934 k projektům mostu přes Nuselské údolí. ADPP, kt. Různé komunikace.

⁶⁰³ Zápis o 6. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 9. května 1934, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶⁰⁴ Zápis o 7. schůzi soutěžné poroty pro most přes Nuselské údolí konané v paláci Clam-Gallasově dne 23. května 1934, s. 6. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

kterými se pak řídila i další soutěž. V první řadě to bylo rozhodnutí opatřit dva detailní projekty opatřené i statistickými výpočty a rozpočty, jeden pro most z oceli a druhý ze železobetonu. Teprve po získání těchto projektů mělo dojít k vypsání ofertního řízení na samotnou stavbu a to jen v případě, že na ofertu bude dost peněz. Do toho se počítaly i finance na výkup a vyvlastnění domů v Nuselském údolí, které měly padnout za oběť stavbě.⁶⁰⁵

Je nutné poznamenat, že kromě souhlasného přístupu odborníků, kteří most v podstatě schvalovali, se proti stavbě vzedmula i silná vlna nevole, která vzešla z řad obyvatel Nuslí. Důvodem byla zejména nutnost přispívat na stavbu mostu, proti čemuž dokonce vznikla oficiální petice. K jejímu sepsání došlo ještě během druhé soutěže, v říjnu 1933, byla namířena proti usnesení právnické komise z června téhož roku. Rezoluce striktně odmítla jakékoliv zásahy do majetkových práv majitelů domů a pozemků a napadla nutnost most stavět jak z hlediska komunikačního, tak z hlediska boje proti nezaměstnanosti. Pro majitele nemovitostí, kteří protest podepsali, stavba znamenala ne přínos, ale problém a omezení vlastních práv. *„Prohlašujeme, že z přemostění nuselského (sic!) údolí žádné výhody míti nemůžeme, ani v budoucnu neočekáváme. Z těchto důvodů zakazujeme každému, aby za nás prohlašoval, že přemostění žádáme, a samozřejmě odmítáme předem s největší rozhodností nejen placení jakéhokoliv příspěvku z našich nemovitostí, ale i každé jednání o něm.“*⁶⁰⁶

Dalším protestem se o více jak rok zpozdily již jednou zmíněné přípravné práce se sondami půdy pro stavbu pilířů. 200 tisíc korun, přesunutých z úpravy Kunratického (??) potoka, se využilo až poté, co byla negativně vyřízena stížnost jistého pana Vavřince z Hrdlořez.⁶⁰⁷ V březnu 1932 byl vydán první návrh na uvolnění financí na průzkumné práce⁶⁰⁸, v červnu téhož roku byl tento návrh podán na zasedání ústředního zastupitelstva⁶⁰⁹, nicméně ještě v únoru 1933 musel Ing. Mendl konstatovat, že *„...O nákladu na most a jeho jednotkách nelze prozatím říci nic určitého, poněvadž pro protesty proti mostu nebyly uvolněny peníze na sondování půdy, nelze říci, jaké bude*

⁶⁰⁵ Zpráva o přípravách na stavbu mostu přes Nuselské údolí. Stavební úřad odbor 5 v květnu 1936. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶⁰⁶ Majitelé domů, domků a pozemků shromáždění na veřejné protestní schůzi pořádané Obranným výborem organizací Čs. Domova majitelů domů a domků, dne 15./10. 1933 v sále sokolovny v Nuslích usnesli se na této rezoluci, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶⁰⁷ Referát hospodářský I.C žádá o předložení návrhů na zavedení investičních příspěvků pro Nuselský most a technických a finančních projektů na most samý. Čj. 3215/32 praes. techn, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶⁰⁸ Radě městské v Praze dne 2. března 1932. Most přes Nuselské údolí. Č. st. 449-odb. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶⁰⁹ Výpis ze zápisu o schůzi Ústředního zastupitelstva konané 27. června 1932 v 9. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva, čj. 3401/IC. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

fundování pilířů, kolik pilířů definitivně bude atd."⁶¹⁰

Zajímavou, byť pro samotný vývoj mostní otázky nedůležitou, byla kapitola samostatných projektů, podaných dvěma soukromíky. V roce 1936 to byl Ing. Karel Hromas z Letné, v roce 1939 Ing. A. Šafařík z Podolí. Oba projekty byly zcela nesmyslné a svým stylem zapadaly do bouřlivé první soutěže v roce 1927. Oba vytvářely v podstatě přehradní stěnu přes celé údolí bez jakýchkoliv větších architektonických či regulačních ambicí. Autoři si také v návrhu rovnou řekli o poměrně vysoké odměny. Vzhledem k situaci ostatních projektů se tedy jednalo o zásadní neznalost situace ať už společenské či regulační. Pro lepší vytvoření představy o náladě, která v situaci projektu panovala, jsou oba projekty velmi cenné.

7.3.6 Soutěž 1939

Prvním krokem k poslední předválečné soutěži byla vyhláška z 11. září 1936, kterou ústřední zastupitelstvo uvolňovalo 140 000 Kč z rozpočtu na přípravné práce na přemostění údolí.⁶¹¹ Tyto peníze měly, a také byly, použity pro nákup dvou projektů, které po porovnání měly posloužit jako podklad pro ofertní řízení, tedy tak, jak hovořila směrnice vzešlá ze soutěže z roku 1933.⁶¹²

Vůči tomuto vydání nicméně přišla stížnost, která celou akci zbrzdila podobným způsobem jako v případě sond v roce 1933. Není jisté, kdy přesně byla stížnost podána, nicméně teprve v únoru 1937 byla zamítnuta. Čtveřice oponentů, včetně již jednou zmíněného Františka Vavřince z Hrdlořez, tu městu vytýkala zbytečnost stavby mostu, neúčelnost tohoto způsobu napojení obou stran údolí a přílišnou finanční zátěž, kterou to pro obec znamená. Namísto toho oponenti navrhovali spojit obě strany údolí sestupnými, resp. vzestupnými, komunikacemi.⁶¹³ Ačkoliv byla stížnost zamítnuta, částečně i z hlediska právní logiky, protože se vztahovala k celému regulačnímu projektu a napadena byla teprve objednávka ideových projektů, přesto došlo ke zpoždění celého procesu.

K definitivnímu zamítnutí stížnosti došlo až v listopadu 1937.⁶¹⁴ Proto byly projekty objednány až 2. prosince 1937 se lhůtou do 1. května 1938, ale vzhledem k okolním událostem nebyl termín

⁶¹⁰ Zápis o schůzi techniků, konané dne 16. února 1933, s. 6. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹¹ Vyhláška. Č. j. 21753/36-I.C. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹² Ve shrnutí, uvedeném v první schůzi soutěžní komise z roku 1939 je mylně uváděn rok 1937. Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 3. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹³ Zemský úřad v Praze panu Gustavu Matzkovi, majiteli domu dne 10. února 1937. Č. j. 8857/8 z r. 1936. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹⁴ Konkrétně 15. listopadu 1937. Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

dodržen, nýbrž třikrát prodloužen až do 31. prosince 1938.⁶¹⁵ Do soutěže nakonec místo dvou projektů přišlo návrhů hned šest – jeden ocelový a pět železobetonových. Základní podmínky pro podobu projektů vycházely ze směrnic z minulé soutěže:

- Osa mostu na střed dětské nemocnice
- Úprava pražského předmostí tak, aby nezasahovalo do areálu nemocnice
- Zachovat schválenou regulaci na pankrácké straně
- Projekt má počítat s dvoupatrovým mostem o šířce 25 m pro obě etáže (horní rezervovala 18m na vozovku a 3, 5 m na chodníky na obou stranách)
- Zatížení podle třídy jednotného mostního řádu
- Konstrukce mostu má co nejméně zatěžovat pohled do údolí a doporučuje se proto trémový most⁶¹⁶

Zatímco ocelářské koncerny (Vítkovické závody, Škodovy závody a.s., ČKD a Báňská a hutní) se držely původní dohody a ve společném kartelu dodaly jeden projekt, v případě železobetonového mostu došlo k podání celkem pěti mostů. Jeden společně podala skupina betonářů (Ing. B. Hlava, Pražská betonářská společnost ve spolupráci s Ing. Kozákem a dr. Ing. K. Skorkovský), kde jako hlavní konstruktér vystupoval Ing. Bechyně, zbylé čtyři označené A, B, B1 a C podali bratři Vyhnánkové. Na devíti schůzích soutěžní poroty se tak především jednalo o redukci pěti návrhů železobetonových mostů na jeden, který by bylo možno porovnat s ocelovým projektem. Nicméně během schůzí byla projednána i celá řada dalších dílčích témat, které se k projektům vázaly.

Komise, která o projektech rozhodovala, se skládala ze 17 členů. Předsedou byl Arch. Fr. Šimáček, volený technický referent správní komise, místopředsedou Ing. A. Nový, ústřední ředitel. Správní komisi hl. m. Prahy zastupovali Ing. dr. František Janeček, předseda správní rady elektrických podniků, a doc. Ing. Em. Šlechta. Dalšími členy byli prof. dr. Ing. Zdeněk Bažant, za Českou vysokou školu technickou v Praze, Ing. dr. Richard Guldán, zástupce německých odborných kruhů, Ing. J. Hruška, ústřední rada, za regulační úřad hl. m. Prahy, Ing. dr. Vl. Valenta, za Spolek inženýrů a architektů, Ing. dr. Vl. Ježek, za Inženýrskou komoru (zastupován Ing. dr. Antonínem Černým), Arch. Ing. Jaroslav Fragner, za Ústředí architektů, a Ing. O. Širc, vrchní technický rada, přednosta mostního odboru. Pro dobu, ve které se projekty probíraly, je přitom příznačné, že

⁶¹⁵ K objednání došlo 2. prosince 1937 na základě usnesení rady měst č.j. 18594/37-IC. Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze, konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 4. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹⁶ Konkrétně 15. listopadu 1937. Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze, konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

velkou roli při vybírání projektů měl především doc. Ing. Richard Guldana, německý profesor na Německo české vysoké škole technické v Brně.⁶¹⁷

Ocelový projekt byl navržen s pěti poli o délce 408 m za cenu 43 mil. Kč. Železobetonový most betonářského spolku měl taktéž pět polí. Horní a dolní mostovka byly spojenou v jeden monolitický prvek, který tvořil trémovou konstrukci o rozpětí 80 m – takto se pětkrát opakoval a tvořil celou konstrukci mostu. Projekty bratrů Vyhnánků se od sebe lišily. Verze A byla tvořena pásovým mostem o sedmi polích o délce 475,2 m, s výtahy ve druhém a sedmém pilíři. Verze B, a částečně odlišná verze B1, byla označením pro jediného zástupce klenutých mostů. Most měl tři pole, s patkami kleneb ve výšce střech domů v nuselském údolí. Nad klenbami pak byla umístěna nosná trémová konstrukce, která nesla spodní i horní mostovku. Verze B1 se od ní lišila ve formě předpolí na pražské straně. Verze C pak byla plnostěnným sruženým dutým rámem o třech polích s dutými pilíři na obou koncích mostu s rampami pro pěší.⁶¹⁸

Již během druhé schůze vykrytalizoval asi největší problém, který v této soutěži došel debaty, předmostí na pražské straně. Zatímco se předchozí ročníky soutěží soustředily primárně na tvar mostu a materiál, z kterého budou projekty postaveny, předpolí u nemocnice se kritické debaty dočkalo až nyní. Hlavním problémem tu tak bylo jakým způsobem vyřešit poměrně složité křížení komunikací různých směrů a druhů při nájezdu na most. Ideálním východiskem se tu jevil kruhový objezd, tehdy nazývaný *karusel*, který navrhovaly ocelářské koncerny. Vedle toho přišla varianta C brí Vyhnánků se složitým mimoúrovňovým křížením. Problematika se částečně objevila již v předchozí soutěži, kdy podle regulačního posudku byla jakákoliv pozemní varianta v tomto okamžiku neřešitelná – ať už se vedla tramvaj jen v jedné z ulic, či se obě ulice upravily na jednosměrnou dopravu, nastával na předmostí chaos, který podvazoval frekvenci dopravy, kterou mohl most v jednom okamžiku obsloužit. Posudek navrhoval přesun tramvajové dopravy kompletně do Legerovy ulice a jeho následné svedení do tunelu v trase od Rumunské ul. až k Čelakovského sadům.⁶¹⁹ Je nutno podotknout, že podle posudku dopravní podniků ze stejné doby se přeložení tramvají ze Sokolské do Legerovy jevílo sice jako výhodné z regulačního hlediska, ale zároveň poměrně drahé – posudek mluvil o zhruba dalších 20 milionech Kč, nutných ke všem souvisejícím

⁶¹⁷ Změny v návrhu na členy poroty pro posouzení projektů přemostění Nuselského údolí. Č.j. 1069/39-řed. techn a Závěrečná zpráva poroty pro posouzení generelních projektů na přemostění Nuselského údolí v Praze. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹⁸ Zápis o první schůzi poroty na generelní projekty mostu přes Nuselské údolí v Praze konané dne 3. května 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 5. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶¹⁹ Příloha k protokolu o 5. schůzi soutěžné poroty pro posuzování návrhů na most přes Nuselské údolí. Posudek o mostě přes údolí Nuselské s hlediska regulačního a dopravního v dubnu 1934. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

stavebním úkonům.⁶²⁰ Diskuze v komisi pak pokračovala natolik, že byl pro další stavbu preferován karusel s možností dalšího rozšíření na území dětské nemocnice, u které stále panoval předpoklad, že bude zbourána.

Postupným vyřazováním ostatních železobetonových projektů brí Vyhnánků se došlo až k vybrání verze, na které se podílel Ing. Bechyně. Ten byl podle všech indicií favoritem poroty, protože nejenže se účastnil jedné z porad,⁶²¹ kde vysvětloval některé detaily svého řešení, ale ještě před samotným rozhodnutím došlo k výstavbě modelu jeho mostu a zkouškám na něm.⁶²²

Projekt spojených betonárek nakonec uspěl i v konkurenci ocelové konstrukce, ale porota se na tom dlouho nemohla shodnout. V první řadě padl návrh doporučit Správní komisi hl. m. Prahy oba projekty, aby si mezi nimi sama vybrala, ale ukázalo se, že díky rozhodování o tom, který z betonových projektů vybrat, nedošla porota vůbec k projednání výhod a nevýhod mostu z oceli. „*O tom projektu (ocelovém – pozn. KD), kromě jeho popisu a předběžných studií obsažených ve zprávách prof. Bažanta, nebylo dosud ve srovnání s projekty betonovými jednáno.*“⁶²³

Při porovnávání obou variant se řešila jak cena materiálu v danou chvíli (kdy byla ocel o cca 20% dražší), ale i cena za roční údržbu, která v případě mostu ocelového znatelně rostla. Na druhou stranu se vzhledem k válečné době řešila i otázka, jak se dá materiál z mostu využít při zničení během bombardování - v tom případě ocelová konstrukce vedla. Z celého zápisu lze cítit nechuť definitivně rozhodnout a prosadit jeden projektů, protože si porotci byli vědomi mohutnosti projektu a jeho vlivu na vývoj města. Nicméně na konci jednání bylo hlasováním rozhodnuto, že železobetonový projekt bude správní komisi doporučen k vybudování a most ocelový bude pouze záložní variantou.⁶²⁴ Pokud se týče diskutovaným problémům s předmostím, nebylo nakonec striktně určeno, jak má vypadat a jakou má mít funkci, volba byla ponechána čistě na projektantech.⁶²⁵

Vypuknutí druhé světové války další vývoj mostu přes údolí zmrazilo. Vznikly sice další projekty, hlavně ve spojitosti s budovanou severojižní transversálou a systémem metra, ale jednalo

⁶²⁰ Vyjádření správní rady E. P. ze dne 26. března 1934 k projektům mostu přes Nuselské údolí. ADPP, kt. Různé komunikace.

⁶²¹ Zápis o šesté schůzi poroty pro posouzení generelních projektů mostu přes Nuselské údolí, konané dne 30. června 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 1. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶²² Zápis o sedmé schůzi poroty na posouzení generelních projektů na most přes Nuselské údolí, konané dne 7. září 1939 v místnosti sborovny ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶²³ Zápis o osmé schůzi poroty pro posouzení generelních projektů mostu přes Nuselské údolí, konané dne 14. září 1939 ve škole u sv. Vojtěcha v Praze II, s. 2. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶²⁴ Tamtéž.

⁶²⁵ Závěrečná zpráva poroty pro posouzení generelních projektů na přemostění Nuselského údolí v Praze. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

se o nesystematické plánování, které až do konce války nemělo šanci na vybudování, vzhledem ke stavební uzávěře, panující na území Protektorátu. Spojitost s předválečnou soutěžní aktivitou lze objevit v navrhovaném systému použití betonu umělým napětím, pojmenovaným po Ing. Finsterwalderovi, který během války jednu z variant mostu sám navrhl.⁶²⁶

Po válce byl projekt Nuselského přemostění znovu obnoven a zařazen do dvouletého stavebního plánu pro rok 1948. K jeho vypracování byli 4. ledna 1947 přizváni původní předváleční tvůrci Ing. Stanislav Bechyně, Ing. Bohumír Kozák, Ing. Vyhnánek, Arch. Kerhart a Arch. Domanský. Datum dodání byl 26. duben téhož roku. Projekt byl nicméně odevzdán až 15. května vzhledem k množství výhrad, které k projektu panovaly, a kvůli výši odměny, kterou si autoři určili, 2 131 375 Kč, byli vyzváni, aby společně projekt přepracovali a předložili levnější variantu. Což se nestalo. *„Od té doby uplynulo již téměř 5 měsíců a zdá se, že projektanti se do té doby vůbec neshodli a je obava, že se také neshodnou.“*⁶²⁷

Na schůzi 24. října 1947 proto byl Radou ústředního národního výboru hlavního města Prahy vyzván Ing. Bechyně, aby sám vypracoval detailní projekt na přemostění za honorář 1 585 000 Kč, s tím, že si může k práci přizvat jakéhokoliv dalšího architekta.⁶²⁸ Jeho volba přirozeně padla na dlouholetého spolupracovníka Ing. Kozáka. Ačkoliv k vypracování finálního projektu mostu došlo až o mnoho let později, touto výzvou se spletila historie meziválečného Nuselského mostu uzavřela.

7.4 Železniční regulace

*„...ježto účel soutěže to vyžaduje a ježto třeba se vyvarovati se výtky, že železniční správa zavinila neúspěch soutěže.“*⁶²⁹

Na rozdíl od silniční regulace a celkově řešeného plánu na urbanizaci města, byla situace železnice v Praze ve výhodnější pozici. Ačkoliv byla celková drážní situace roztříštěna dosavadním vývojem do několika samostatných celků, na rozdíl od situace v silniční dopravě mohla železniční správa vycházet z dlouhodobě tvořených plánů vzniklých ještě před vypuknutím první světové

⁶²⁶ Tamtéž. Blíže k válečným plánům na Nuselský most Hořejš Miloš, Protektorátní Praha jako německé město. Nacistický urbanismus a Plánovací komise pro hlavní město Prahu, Praha 2013.

⁶²⁷ Magistrát hlavního města Prahy - referát I.C v Praze 25. 10. 1947. Vypracování detailního projektu mostu přes Nuselské údolí. Č. st. 3291-5_47. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶²⁸ Magistrát hlavního města Prahy - referát I.C v Praze 9. 2. 1948. Schválení spolupráce člena Ú.N.V. hlavního města Prahy na projektu mostu přes Nuselské údolí. Č. j. 5/I - I - C - 48. AHMP, f. MHMP1.- Ref.1.C, i.č.927, sign. B 9/17, kt. 241.

⁶²⁹ Státní regulační komise pro Prahu a okolí ministerstvu železnic dne 17. ledna 1925 ve věci regulačních plánů ve vztahu k železničním projektům. Porada z 10. 1. 1925. NA, f. Ministerstvo železnic (dále jen MŽ), kt. 2316.

války. Tzv. Pražský železniční uzel byl významným dopravním prvkem jak z hlediska státu, tak z hlediska městské regulace. Vzhledem k této zcela zásadní dopravní roli, kterou železnice hrála, byla i její pozice při regulaci řešena samostatně a de facto odděleně od zbytku regulačních plánů.⁶³⁰ Dosavadní literatura a práce se ve vztahu železniční správy a Státní regulační komise vyjadřovaly ve smyslu, že jejich vzájemná spolupráce na regulaci města, resp. dráhy, příliš nefungovala. Při bližším pohledu na dochované prameny je nicméně nutno konstatovat, že navzdory veškeré vážně míněné snaze obou zmíněných orgánů spolupráce nefungovala takřka vůbec a obě regulace, městská i železniční, byly tvořeny v podstatě samostatně, bez ohledu na podmínky, které jedna druhé kladly. Problémem také byla nejednotnost postupu železničních orgánů, které do plánů na proměnu dopravního uzlu postupně zasahovaly. Z hlediska celkového výsledku je vlastně s podivem, že vůbec došlo k jejich konečnému propojení. Ve světle pramenů však už není tak překvapující, že ani jeden z plánů nakonec nedošel realizace.

7.4.1 Systém a podoba plánů

Železniční situace ve městě byla nepříznivá již při vypuknutí 1. světové války. Z toho důvodu v roce 1914 vznikl základní plán na proměnu pražských nádraží a železniční sítě, který po vzniku Velké Prahy posloužil jako základní podklad pro vytvoření dalších plánů. Stejně byla využita i studijní komise, která vytvořila jak původní předválečný plán, tak po svém poválečném obnovení i následné meziválečné plány.

Situaci železnice ve městě řešily dva regulační orgány, které byly založeny roku 1910 a znovu obnoveny po vzniku Československa – Pražská nádražní komise a jí podřízená Studijní komise. Jejich činnost postupně vyústila ve dva hlavní a dva etapové plány, které z nich vycházely a reagovaly na proměnlivou situaci. Ještě před založením samotné Státní regulační komise vznikl v letech 1919 – 1920 pod vedením Ing. Kuglera, vedoucího Studijní kanceláře, tzv. Generální plán, který vycházel z původních předválečných plánů a korigoval je dle změněné situace.⁶³¹

Už původní plán totiž podle všeho nereagoval zcela ideálně na stav věcí a řešil situaci spíše

⁶³⁰ Plánům na proměnu pražské železniční sítě se věnoval Mgr. Tomáš Junek ve své diplomové práci Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, obhájené roku 2009 na ÚČD FF UK. Následující kapitola proto částečně vychází ze shrnutí, které tato diplomová práce přinesla. Tomáš Junek se nicméně věnoval primárně technickému provedení proponovaných plánů a zaměřil se takřka výhradně na přímou podobu železničních plánů. Interakci drážních úřadů s městem a Státní regulační komisí se z pochopitelných důvodů, vzhledem k tematice a rozsahu práce, věnoval jen okrajově. Jako výchozí a zároveň shrnující práce k situaci železnice ve městě je však jeho diplomová práce jen těžko nahraditelná.

⁶³¹ Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 73. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

s ohledem na současný stav věci a ne s výhledem do budoucna.⁶³² „Tyto studie a zatímní výsledky... byly... přetřásány v Pražském, německém denním tisku... Bohužel vyzněly mnohé z těchto zpráv o dosavadních výsledcích nepříliš lichotivě pro orgány, těmito problémy se zabývající, jimž vytýkána hlavně nedostatečnost úprav zamýšlených pro očekávaný rozvoj vozby a dopravy v létech příštích, ba některá opatření shledána nevyhovujícími i v době přítomné anebo i nesprávnými vůbec.“⁶³³

Původní plán vznikl v letech 1910 – 1917⁶³⁴ a přinesl několik požadavků, které se objevily i následných v plánech – přestavba nádraží Františka Josefa I. na centrální nádraží pro osobní dopravu a zrušení ostatních osobních nádraží v centru města, výstavba druhého vinohradského tunelu, stavba nového seřadovacího nádraží ve Vysočanech, výstavba centrálního nákladového nádraží na Rohanském ostrově a stavba odstavného nádraží v Libni.⁶³⁵ Generální plán v zásadě tyto hlavní body převzal a dále je rozpracoval. Hlavním prvkem, který byl dále vzat jako základ pro regulaci železnice v Praze, bylo oddělení jednotlivých typů dopravy od sebe a to jak samotným vedením na trati, tak oddělením na různá nádraží. Byla tak oddělena nákladová doprava od osobní a dále dálková osobní od osobní místní a předměstské.

Dálková osobní doprava byla svedena do Wilsonova nádraží, osobní místní a předměstská do nádraží Masarykova a doprava z jihu a jihozápadu taktéž na nádraží Wilsonovo. Nákladní doprava měla být svedena do soustavy nákladových nádraží, které by umožnily zásobovat jednotlivá pražská území – hlavní nákladové nádraží bylo umístěno na Rohanský ostrov, Maniny a Libeňský ostrov, poté, co mělo toto území projít masivní regulací. Dalšími nádražími pak byly Horní Stromka, Žižkov, Malešice, Libeň, Vysočany a Smíchov. Odděleně stálo nádraží pro tzv. „rychlou zboží“, tedy zboží podléhající rychlé zkáze, a poštu – za Masarykovým nádražím. Důležitou součástí byla i nádraží seřadovací, protože bylo nutno oddělit proces pořádání vlaků od běžného provozu na již zmíněných nádražích – k tomu bylo plánováno využít již budovaná pořádací nádraží Vršovice a Kyje, které se v plánech objevilo již v roce 1917.⁶³⁶

Generální plán se posléze stal základem pro tzv. Dispoziční plán, který byl zveřejněn v roce

⁶³² Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 67. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

⁶³³ Pražské ústřední nádraží osobní. Příspěvek k řešení Pražské nádražní otázky. V Praze roku 1914. NA, f. Ministerstvo železnic (dále jen MŽ), kt. 515, i. č. 52230.

⁶³⁴ Plán byl zveřejněn již roku 1914, do roku 1917 se scházela komise, která ho vypracovala a neustále na něm pracovala podle připomínek, které se k němu scházely. Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 73. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

⁶³⁵ Junek, Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 61 - 65. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

⁶³⁶ Tamtéž, s. 78.

1926 a původní plány revidoval. Oddělení dopravy se mělo uskutečnit tak, jak bylo nastíněno v Generálním plánu, kromě toho se jednotlivé druhy dopravy měly ideálně uskutečňovat na oddělených souběžných kolejích, které by umožňovaly různou intenzitu a rychlost dopravy – panoval předpoklad, že místní a předměstská doprava budou stavět často a jezdit s velkou frekvencí, kdežto doprava dálková nikoliv. Systém nádraží měl zůstat v podstatě stejný – Wilsonovo nádraží mělo být centrálním nádražím pro veškerou osobní dopravu včetně předměstské a mělo zůstat průjezdné. Vlaky, které nádražím projely, byly ukončeny v konečných nádražích, minimálně v jednom případě k tomu účelu speciálně navrženém – pro směr vlaků z jihu a západu to bylo nově projektované Východní nádraží na území u Invalidovny, pro směr východní a severní nádraží ve Vršovicích, budované jako nádraží pořádací.⁶³⁷

Nákladová doprava byla svedena do systému nákladových nádraží, který měl čtyři hlavní nádraží, Denisovo (jiný název pro zmiňované nádraží Rohanský ostrov), Bubny, Žižkov a Smíchov, a řadu periferních nádraží. Všechna byla přitom napojena na kolejový okruh, který měl umožnit dopravu nákladů po celém území města – Hostivice – Veleslavín – Dejvice – Bubny – Rohanský ostrov – Libeň, horní nádraží – Malešice – Vršovice (pořádací nádraží) – Smíchov – Jinonice – Hostivice. Odstavná nádraží byla plánována celkem čtyři – Vršovice a Běchovice pro nákladní dopravu a Invalidovna, resp. Východní nádraží, a nově plánované Roztyly pro dopravu osobní. Nádražím pro rychloboží a poštu se mělo stát výhradně silně regulované Masarykovo nádraží, jehož velká část měla padnout za obět' městské regulaci a vzniku nové třídy mezi náměstím Republiky a Karlínem. Definitivně zrušena měla být nádraží Denisovo (v tomto případě jde o původní osobní nádraží), Vyšehrad, Libeň dolní nádraží, Holešovice a Karlín.

Vedle těchto základních prvků byla součástí dispozičního plánu i řada dalších městotvorných prvků, které měly formovat město a železniční síť. V první řadě jde o již zmiňovaný druhý vinohradský tunel, dále pak nově navrhované mosty přes Vltavu – jeden na Výtoni v sousedství dosavadního Železničního mostu a především druhý, více jak sedmdesátimetrový viadukt mezi Jinonicemi a náhorní pankráckou plošinou. Vzhledem k předpokladu vyhnout se úrovněmu křížení komunikací se také předpokládala řada mimoúrovňových křižovatek jak mezi dráhou a silnicí, tak též mezi železniční dráhou s různým směrem jízdy.⁶³⁸

Následující tabulka shrnuje systém nákladových nádraží. První čtyři jsou již zmíněná hlavní,

⁶³⁷ Úprava železniční sítě v novém regulačním a zastavovacím plánu V. Prahy. Výtah z přednášky vrch. tech. r. stát. drah Ing. M. Chlumeckého, proslovené dne 20. listopadu 1929. Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu V. Prahy. Příloha soutěžních pomůcek čís. 67. ADPP, fond Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶³⁸ Tamtéž.

zbytek pak nádraží periferní, napojená na celkový okruh.

Tabulka 19: Seznam projektovaných nákladových nádraží a jejich projektovaný výkon

Nádraží	Projektovaný výkon
Rohanský ostrov	1 725 000 tun
Bubny	1 232 000 tun
Žižkov	919 000 tun
Smíchov	1 052 000 tun
Vysočany	300 000 tun
Libeň	260 000 tun
Malešice	220 000 tun
Hostivař	80 000 tun
Strašnice	220 000 tun
Vršovice – Nusle	250 000 tun
Pankrác	500 000 tun
Krč	100 000 tun
Braník	60 000 tun
Hlubočepy	30 000 tun
Jinonice	220 000 tun
Veleslavín	640 000 tun
Staré Dejvice	
Bubeneč	90 000 tun
Ďáblice	60 000 tun

Zdroj: Posudek dispozičního řešení železničního pro Velkou Prahu podle výnosu min. železnic ze dne 7. prosince 1926, č. j. 54806. Uloženo NA, f. Ministerstvo železnic (dále jen MŽ), kt. 52230, kt. 517.

Pro realizaci všech změn, které byly plánovány Dispozičním plánem, vznikla idea etapové výstavby, protože enormní náklady, které plán předpokládal, nebylo schopno město, resp. železniční správa, vyčlenit najednou. Okamžitá stavba by také ochromila celou dopravu a bylo nutno tedy vytvářet změny postupně. Pro jejich implementaci proto vznikl v roce 1929 (oficiálně předložen byl v roce 1930) předběžný pětiletý program, který fungoval jako první etapa změn ve městě. Rozpočet na tuto první etapu i tak dosahoval 500 mil. Kč. V první řadě bylo nutno odstranit všechny závady. K tomu měla sloužit i provizorní řešení, která ale nebyla v rozporu s Dispozičním plánem – tedy jejich realizace neznemožňovala pozdější stavbu definitivních řešení.

Město bylo rozděleno na severovýchodní a jihozápadní sektor a dle toho byly rozděleny i projekty, které se měly v první fázi aplikovat. V severovýchodním sektoru ležel hlavní problém v nákladní dopravě z Libně do Vysočan. Z toho důvodu se měla vystavět hlavně spojka Běchovice –

Malešice, případně další spojky Satalice – Běchovice a Horní Počernice – Běchovice. Mělo se začít se stavbou nákladového nádraží na Rohanském ostrově (v této době se jeho název změnil na Maniny) a začít s realizací cesty Maniny – Libeň. Změny v osobní dopravě pak začínaly položením druhé koleje mezi Wilsonovým nádražím a Vysočany, výstavbou nové výtopny v Libni a následným uvolněním Masarykova nádraží od výtopny dosavadní.

Jihozápadní sektor v nákladní dopravě řešil především problematickou dopravu mezi Smíchovem a Vršoviciemi. Vznikly celkem tři projekty na jeho řešení – jeden z nich počítal s výstavbou již zmiňovaného viaduktu mezi Jinonicemi a Pankráckou oblastí, další dva s různě položenými spojkami mezi některými nádražími. Další variantu pak vypracovalo Ředitelství státních drah Praha-Jih, které navrhlo položit novou dvoukolejnou trať Smíchov – Vyšehrad – Vršovice-Nusle – Vršovice seřadovací nádraží, která předpokládala stavbu druhého vinohradského tunelu. Osobní doprava v tomto sektoru počítala hlavně s uvolněním Wilsonova nádraží po dokončení Žižkovského nádraží, které se v této době již stavělo. Ředitelství státních drah Praha-Jih také přišlo s návrhem na zkrácení modřanské tratě z Braníka místo do Wilsonova nádraží přímo do centra města k Národnímu divadlu po tramvajovém svršku, ale ten byl nakonec zamítnut. Pro jihozápadní sektor Studijní kancelář přišla s návrhem dvoukolejné tratě Chuchle – Smíchov – Vyšehrad – Wilsonovo nádraží, které předpokládalo již zmiňované mimoúrovňové křížení s dosavadní tratí Smíchov - Vršovice.

V roce 1934 došlo k publikování posledního oficiálního meziválečného plánu, který souvisel s železniční sítí, tzv. Racionalizačního plánu. Ten realisticky rezignoval na všechny větší projekty a snažil se hlavně o modernizaci vybavení a co největší úsporu financí při potřebných úpravách používaného vybavení. Ke zrušeným, či alespoň do budoucna odsunutým, projektům patřily mj. převedení modřanské trati na levý břeh, všechna mimoúrovňová křížení tratí, druhý vinohradský tunel, různé spojky pro nákladovou dopravu, či centrální nákladová nádraží kromě Žižkova. Racionalizační plán též počítal s řadou provizorních řešení, která měla sloužit jako další první etapa výstavby v rámci Dispozičního plánu a nahrazovala původní Pětiletý investiční plán ze začátku 30. let. Řada těchto krátkodobých řešení měla však charakter „*definitivního provisoria*,”⁶³⁹ které efektivně podvazovalo další vývoj dle původního Dispozičního plánu – to se týkalo především tratí u Wilsonova nádraží.

Před vypuknutím druhé světové války se podařilo realizovat pouze malou část původních plánů – tím největším, co bylo uskutečněno, tak zůstává pouze nákladové nádraží Žižkov, uvedené do

⁶³⁹ Vysvětlivky s hlediska dispozičního plánu, resp. 5 letého investičního programu železničních úprav v Praze k odůvodnění úprav navrhovaných tzv. racionalizačním plánem na poradě dne 26. března 1936 v Ministerstvu železnic. NA, f. MŽ, kt. 2159, č. j. 28626.

provozu v roce 1936.

7.4.2 Problémy železniční regulace

Předchozí odstavce nastiňují hrubý obrys toho, jak měla přestavba vlakové sítě v Praze vypadat⁶⁴⁰ a vyplývají z nich hlavní problémy celého železničního plánování:

- Obrovská rozsáhlost celého projektu ať plochou či financemi
- Necitelnost k okolí a nechuť ke kompromisům
- Těžkopádnost celého procesu a neschopnost reagovat na nové podněty
- Roztříštěnost orgánů a rozhodovacího procesu
- Špatná komunikace mezi jednotlivými orgány

Generálnímu i Dispozičnímu plánu nelze upřít ucelenost, se kterou byly oba zpracovány, a která citelně chyběla regulačnímu plánu zpracovanému Státní regulační komisí. Studijní komise, resp. Pražská nádražní komise, zpracovávaly problematiku v jednom celku, aby na sebe jednotlivé složky navazovaly - dostáváme tak ucelenou představu toho, jak by železnice v Praze mohla vypadat a fungovat jako jeden celek. Je ale nutné si k tomu uvědomit, že tento plán neřešil detailní podobu železničního uzlu, ale pouze jeho ideovou stránku – opět rozdíl, který byl vytýkán regulačnímu městskému plánu. V polovině 30. let byly železniční úřady nuceny konstatovat, že Dispoziční plán nebyl nikdy plánován k okamžité a celkové realizaci najednou, ale k postupným úpravám po etapách.⁶⁴¹ Takováto úprava by si vyžádala enormních finančních nákladů a navíc město nedosáhlo zdaleka takového stupně vývoje, který by vyžadoval objem železniční dopravy, kterou původní plán předpokládal. *„Uskutečnění celkového nákladového programu dispozičního plánu v blízké době se vůbec nepředpokládalo již při jeho vypracování, kdy se ještě neuplatnily také důsledky krise, vzrůstající autodopravy a p.“*⁶⁴² Problémem Dispozičního plánu, který řešily etapovité plány, byla především jeho strnulost. Celková velkorysost, se kterou byl vytvořen, nemohla z logických důvodů počítat s celou řadou problémů, které především železniční dopravu postihly – byl to zejména celkový silný pokles železniční dopravy, ke kterému vedla hospodářská

⁶⁴⁰ Záměrně zde nejsou zmiňovány všechny detaily toho, jak měla regulace pražského železničního uzlu vypadat, ale je pouze v základních obrysech ukázán směr, kterým se měla ubírat. Detailní popis je uveden v již zmiňované diplomové práci Tomáše Junka.

⁶⁴¹ *„Nenavrhovali jsme proto nikdy bezodkladně vybudovati zdejší uzel definitivně, podle dispozičního plánu, nýbrž zabývali a zabýváme se konkrétním řešením pouze nejbližší etapy tohoto velkého projektu.“* Ředitelství státních drah v Praze ministerstvu železnic dne 11. prosince 1934. Racionalisace provozu v pražském železničním uzlu s přestavbou Wilsonova nádraží a úpravou nádraží a tratí tam gravitujících. NA, f. MŽ, kt. 2159, č. j. 28626.

⁶⁴² Úvahy použité při vypracování t. zvaného „racionalizačního plánu“ ze dne 11. prosince 1934. NA, f. MŽ, kt. 2159, č. j. 28626.

krize, a rozvoj dopravy automobilové a především celková morální zastaralost vybavení, které vedlo k ne hospodárnému provozu. Jako příklad, který uváděly i příslušné studie, lze uvést Wilsonovo nádraží, které bylo provozováno spíše jako dvě hlavová (tzn. koncová) nádraží, než jedno velké průjezdné nádraží, takže každá kolej pro osobní vlaky neodbavovala standardních 70 – 80 vlaků za den, ale pouze zhruba sedmnáct.⁶⁴³

Při vytváření celkového plánu došlo k celé řadě konfliktů mezi jednotlivými zodpovědnými orgány. Ideální rozhodovací struktura, kterou mělo projít každá větší úprava či změna Dispozičního plánu, měly podle posledního výzkumu Tomáše Junka vypadat takto: nádražní komise → studijní kancelář → regulační komise a další případná jednání s ředitelstvími Praha-Jih a Praha-Sever.⁶⁴⁴ Problémem se ovšem ukázala nefunkční komunikace mezi jednotlivými orgány, která úspěšně znemožňovala vzájemný průnik regulačních plánů městských a železničních. Dispoziční plán tak vznikl takřka bez ohledu na město a regulační plán, resp. jeho podklady z původních čtyř soutěží byly bez vkladu železničních orgánů. V žádném případě nelze říct, že by městský regulační úřad, resp. státní regulační komise, s nádražní komisí či návaznými orgány nejednala. To ani nebylo možné, protože bez vzájemných podkladů oba plány nemohly reálně vzniknout. Jako problematické se jevila především neochota obou stran k vzájemným kompromisům, nutným k průniku tak zásadních regulačních děl.

Dobře patrné je to na vzájemné komunikaci mezi úřady ve 20. a 30. letech a také v zápisech ze schůzí, které se k železniční regulaci konaly. Státní regulační komise vytvořila speciální komisi, která se měla účastnit schůzí nádražní komise, ale podle zachované korespondence nedocházelo k ideální výměně informací. „*Znění tohoto ustanovení [zákon o vytvoření Státní regulační komise z 5. 2. 1920 č. 88 sb. z. a nařízení z r. 1925 – poznámka KD] vyžaduje kategoricky, aby jak státní regulační komise, tak i ministerstvo železnic učinily vše ku docílení této dohody, nemá-li býti mařen účel zákona tj. opatření celkového regulačního a zastavovacího plánu v Prahy a okolního území. Z tohoto důvodu upozorňuje státní regulační komise na připravované regulační plány, očekávajíc, že ministerstvo železnic dokončí svoje projekty do té míry, aby umožněno bylo jednání a dohoda...* [podtrháno v originále – pozn. KD]”⁶⁴⁵

Podobně na tom byla i železniční správa, která si stěžovala na pozdní dodávání podkladů ze

⁶⁴³ Ředitelství státních drah v Praze ministerstvu železnic dne 11. prosince 1934. Racionalisace provozu v pražském železničním uzlu s přestavbou Wilsonova nádraží a úpravou nádraží a tratí tam gravitujících. NA, f. MŽ, kt. 2159, i.č. 28626.

⁶⁴⁴ Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 81. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

⁶⁴⁵ Státní regulační komise pro hl. město Prahu s okolím Ministerstvu železnic dne 1. prosince 1924 ve věci opatření podkladů Ministerstva železnic ve smyslu §4 zákona z 5. 2. 1920 č. 88 sbírky zák. a nař. NA, f. MŽ, kt. 2316.

strany Státní regulační komise, zasahování do železniční regulace již schválené ministerstvem železnic, a vyžadovala úpravy ze strany Státní regulační komise tak, aby byla železnice co nejméně rušena. V tomto ohledu docházelo i k jakési kompromisní směně regulovaných území ve smyslu „my se vzdáme jednoho nádraží, město nám dovolí druhé rozšířit o jiné území.“ Takto bylo uvažováno i o výměně Masarykova nádraží za nádraží Wilsonovo, první zmíněné mělo kompletně ustoupit uliční regulaci a na základě toho mělo mít druhé možnost expandovat do Vrchlického sadů a kompletně je destruovat. *„Bude tudíž nutno jednati se státní regulační komisí a se správou veleobce Velké Prahy za účelem získání dohody s poukazem na to, že požadavkům na částečné uvolnění území nynějšího nádraží Masarykova pro účely výstavby města a žádoucí úpravy uličních komunikací by mohlo býti vyhověno jen pod tou podmínkou, když zřízeno bude ústřední osobní nádraží [Wilsonovo – pozn. KD] dle shora vyličených námětů.“*⁶⁴⁶ Příslušné úřady si nicméně uvědomovaly, že podobné jednání nebude akceptováno ani ze strany Státní regulační komise ale ani ze strany veřejnosti a veřejných činitelů.

Problémem bylo také to, že Státní regulační komise vlastně železniční správě ani nemá co předložit jako podklad pro vývoj dispozičního plánu, protože regulační plán se teprve tvořil. Nádražní komise tak měla k dispozici pouze plán s předpokládaným a přibližným regulačním programem, který byl vypracován dr. Sakařem v červnu 1923 na základě již proběhlých kvartálních soutěží.⁶⁴⁷ I díky tomu docházely obě strany ke značně rozdílným podkladovým datům, na jejichž základě byly vypracovány oba plány, nehledě k tomu, že např. data nutná pro plánování nákladové dopravy byla neúplná díky výkyvům způsobeným válkou.⁶⁴⁸

Podstatou všech problémů při jednání o nových plánech bylo především rozdílné chápání funkce obou plánů a celkově i funkce železnice ve městě současném a především budoucím. Jak ukazují prameny, železniční správa začátkem 20. let pokládala za jisté neustálé zvětšování objemu dopravy po železnici a na tomto základě pak i plánovala další výstavbu. Jak již bylo poznamenáno výše, jak Generální, tak Dispoziční plán ale v nepříliš vzdálené budoucnosti deseti let již neodpovídaly změněné situaci, pro kterou byly přespříliš mohutné. Taktéž v chápání funkce města a dráhy nedocházelo ke konsenzu. Při projednávání Generálního plánu došlo ke střetu železniční správy, zástupců Státní regulační komise, ale také expertů z Masarykovy akademii práce. Železniční správa odmítala výtky týkající se rozhodovacího systému, který byl vytvářen, a podoby železnice a

⁶⁴⁶ Odb. VI/2. min. žel. odboru V. a IV/2 dne 21. dubna 1923 ve věci přestavby nádraží ve Velké Praze, č.j. 26441/1923. NA, f. MŽ, kt. 272.

⁶⁴⁷ Státní regulační komise pro Prahu a okolí pro Ministerstvo železnic dne 8. června 1923 ve věci programu výstavby a osídlení Velké Prahy, č.j. 37657/1923. NA, f. MŽ, kt. 272.

⁶⁴⁸ Program výstavby a zalidnění budoucí Velké Prahy ze dne 21. února 1922. NA, f. MŽ, kt. 272.

prosazovala odtržení rozhodování o osudu železnice v Praze od ostatní regulace.

Masarykova akademii práce přišla s dvojím návrhem – na vyhlášení ideové soutěže jako v případě městské regulace a na vytvoření výkonného sboru, který by měl na starosti zpracování připomínek všech dotčených organizací, jejich předložení Pražské nádražní komisi, která by pak na jejich základě a na základě výsledků soutěže předložila ke schválení plán ministerstvu železnic, který by pak posloužil jako podklad pro celkový regulační plán.

Nádražní komise ovšem s výtkami nesouhlasila a svůj nesouhlas podložila základní premisou, že regulace železnice nestojí na stejné úrovni jako ostatní městská regulace, nýbrž je de facto nad ní – železnice byla podle nich natolik důležitá, že vše ostatní se jí musí podřídít, včetně městské zástavby: *„Železniční a nádražní stavby ve hlavním městě státu... mají tak ohromný význam národohospodářský i kulturní nejen pro obyvatelstvo Velké Prahy, ale i pro národy celé republiky, že jejich účelnému situování a zřízení spolu se zabezpečením dalšího postupného rozšiřování ostatní stavební zařízení městské i státní měla by se přizpůsobiti.* [podtrženo v originále – pozn. KD]“⁶⁴⁹ Zástupci nádražní komise měli v určitém ohledu pravdu – výstavba železnice se řídila poměrně přísnými pravidly, která vycházela z technologických podmínek, které železnice jako taková kladla na svůj provoz, navíc v té době dráhy skutečně hrály prim co se týče dopravy osobní i nákladní. Výše uvedené prohlášení bylo nadto podle všeho nešťastně formulováno a následně bylo zmírněno tvrzením, že *„...nebylo řeči o nějaké nadvládě, mluví se o tom, že zařízení železniční jsou objekty strnulější, kdežto ostatní pružnější, což ještě jednou podškrtnává.*“⁶⁵⁰ Nicméně to ilustruje výlučnost postavení železnice, resp. jak o železniční síti uvažovali její představitelé. Stejně tak byla následně odmítnuta myšlenka na soutěž i navrhovaný nadřízený orgán. Státní regulační komise poté zamítla již zpracovaný Generální plán - především kvůli nevhodnosti úprav vnitřních nádraží. Následný vývoj pak přinesl již zmiňovaný Dispoziční plán.

Vedle těchto problémů nicméně zůstávala velká řada dalších sporných míst v celém plánu, který mezi sebou neměly ujasněny ani všechny odbory ministerstva železnic. Velkou otázkou totiž zůstala i jednoduchá definice jednotlivých druhů dopravy, od nichž se pak odvíjela i další regulační otázka. Šlo především o vymezení pojmů „dálková“ a „předměstská“ doprava. Základní definici těchto pojmů vymezil dr. Jan Bašta ve své publikaci v roce 1923: *„Osobní doprava dálková upravena jest pro rychlé a pohodlné, ba někdy i přepychové cestování na veliké vzdálenosti se zárukou výhodnějších přechodů a dochvilných připojení na souvisejících tratích, které druhy probíhaly mnoha různými státy... (aby) dálkové vlaky osobní projížděly bez zastavení co nejdélšími*

⁶⁴⁹ Resumé druhé nádražní komise konané dne 27. září 1921 ve velké zasedací síni ministerstva železnic v Praze. NA, f. MŽ, kt. 515, i.č. 52230 I.

⁶⁵⁰ Tamtéž.

*úseky traťovými, po případě celými tratěmi; zastávky se omezují na obzvláště významná centra... Osobní dopravě místní slouží místní vlaky osobní, které obstarávají dopravu do stanic a ze stanic mezilehlých zastávkovým stanicím vlaků dálkových, jakož i svážení a rozvážení ku vlakům dálkovým a od nich. Odrůdou osobní dopravy jest doprava předměstská a okružní v obvodu velkoměst jako středisek kulturních, obchodních a průmyslových s vynikající dopravou žactva, úřednictva, dělnictva a výletníků..."*⁶⁵¹

Podle všeho se ale pražská nádražní komise této definice nedržela. Podle odboru VI. ministerstva železnic, který zpracovával kritický náhled na vyložené plány, byly pro původní generální plán uvažovány jako místní vlaky i soupravy jedoucí z daleka, které ale dle výše zmíněné definice staví na všech stanicích a dodávají cestující pro dálkové vlaky. Nádražní komise oproti tomu považovala za místní vlaky jen ty, které jely do Prahy ze vzdálenosti 50 km.⁶⁵² Používané dělení dopravy nadto nemělo oporu v určeném objemu dopravy, takže panovala obava, aby nešlo pouze o čistě administrativní dělení dopravy, které by pak zbytečně zatěžovalo celou rozpočtovou soustavu.

Díky neshodám, které byly zmíněny výše, se tak obě regulace dostávaly často do existenčního sporu, resp. železnice zjišťovala, že její požadavky často nejsou reálné z hlediska další spolupráce s městem či kvůli finančním nárokům kladeným na regulaci. Lze k tomu uvést příklad v podobě modřanské trati, která vytvářela problémy v každé ze svých variant. Původně totiž padl návrh na zkrácení tratě při jejím zaústění do Wilsonova nádraží přes tramvajové těleso na nábrží až k Národnímu divadlu. Ředitelství Praha-Jih, které návrh podalo, argumentovalo zkrácením takřka o polovinu a příměstským charakterem tratě, kterou využívali cestující hlavně k cestě na Vinohrady. Z jejich pohledu tak bylo toto zkrácení logické.⁶⁵³ Elektrické podniky hlavního města samozřejmě tuto variantu striktně odmítly, protože minimálně z technického hlediska by sloučení obou typů souprav, vlakové a tramvajové, bylo takřka nemožné, nehledě k dosavadní vytiženosti městské hromadné dopravy v oblasti Národního divadla. Ohled na regulaci oblasti, nutné k uzpůsobení vjezdu mnohem těžších vlaků, byl dalším problémem, který byl de facto neřešitelný. Pro železniční správu nicméně bylo toto poměrně razantní odmítnutí překvapující. Trať se proto měla převést do předměstské trati z Chuchle na Smíchov a odtud přes Výtoň do Wilsonova nádraží, nicméně i to byl problém, protože u Braníku měl podle regulačního plánu vzniknout nový stadion, který stál přesně

⁶⁵¹ Bašta Jan, Pražská otázka nádraží, Praha 1923, s. 14 – 16.

⁶⁵² Odb. VI/2. min. žel. odboru V. a IV/2 dne 21. dubna 1923 ve věci přestavby nádraží ve Velké Praze, č.j. 26441/1923. NA, f. MŽ, kt. 272.

⁶⁵³ Ředitelství státních drah Praha-Jih ministerstvu železnic dne 27. června 1929 ve věci předběžného ideového programu první etapy železničních přestaveb v Praze, č.j. 28626/1929. NA, f. MŽ, kt. 515, i.č. 52230.

v cestě trati.

Podobně problematická byla i souhra nákladového nádraží Pankrác a tělovýchovného ústavu na Pankráci, resp. na území Kavčích hor. Projektovaný ústav se totiž svou plochou shodoval s vedením tratě přes vysoký viadukt mezi Pankrácí a Jinonicemi a zároveň se dotýkal i samotné plochy nádraží. Pokud se týče finanční náročnosti stavby, již bylo nastíněno, že první etapa měla rozpočet celkem 500 mil. Kč, racionalizační plán pak plánovaný rozpočet ještě zvýšil na 640 mil. Kč.⁶⁵⁴ Enormní náklady si vyžadovala řada z projektů, které ale byly postupem času opouštěny jako přebytné. Do pozdějších etap byl odsunut již zmiňovaný viadukt přes Vltavu mezi Pankrácí a Jinonicemi, stavba vinohradského tunelu či Rohanského nádraží, kompletně byl opuštěn projekt přenosu problematické modřanské trati či řada mimoúrovňových křížení, plánovaná nádraží byla nově upravena na menším prostoru.

Vedle tratí pro osobní vlaky se ukázalo problematickým také řešení dopravy nákladní. Ačkoliv ta byla již od vzniku Generálního plánu považována za vyřešenou⁶⁵⁵, ukázalo se, že tomu tak není. Okružní systém napojení a stavby nákladových nádraží byl sice vytvořen a odsouhlasen ministerstvem železnic, ale jeho realizace vázla a v konečné fázi ho odmítlo i samotné město. Z nákladové dopravy bylo nakonec přikročeno jen k realizaci Nákladového nádraží Žižkov, které se během své stavby stalo pro nádražní komisi požehnáním i prokletím zároveň. Jeho plocha a možnost přesunout takřka veškerou dopravní obsluhu jen na něj a uvolnit tak velké plochy hlavního nádraží slibovaly velký prostor pro uvolnění dopravy a podmínek na samotném Wilsonově nádraží. Zároveň ale kladly na železniční správu enormní požadavky, aby se po spuštění žižkovského nádraží okamžitě začalo s přestavbou a racionalizací Wilsonova nádraží, protože další využívání nádraží bylo velmi neekonomické a mj. hrozily kritika široké veřejnosti, která se o problémech pražských nádraží dozvídala z novin: *„...nejpozději 1. března 1936 hodláme odevzdati do řádného provozu nové nákladové nádraží Žižkov. Tím se uvolní značné plochy na Wilsonově nádraží, nyní používané pro nákladní dopravu, a bude nutno tyto plochy ihned, využití pro dopravu osobní... mimo to lze s určitostí očekávat útoky veřejnosti, kdyby uvolněné plochy na Wilsonově nádraží zůstaly ležeti ladem.“*⁶⁵⁶ Vedle výtek města se do sporu s ministerstvem železnic dostala i pražská poštovní správa. Poštovní vlaky měly být společně s rychlozbožím převedeny kompletně do

⁶⁵⁴ Odbor IV/2 min. žel. pro ředitelství Praha–Jih ve věci racionalizace provozu v pražském železničním uzlu s přestavbou Wilsonova nádraží a s úpravou nádraží a tratí k němu gravitujících dne 26. července 1929. NA, f. MŽ, kt. 2159, i.č. 28626.

⁶⁵⁵ Odb. VI/2. odboru V. a IV/2 dne 21. dubna 1923 ve věci přestavby nádraží ve Velké Praze, č.j. 26441/1923. NA, f. MŽ, kt. 272.

⁶⁵⁶ Ředitelství státních drah v Praze ministerstvu železnic dne 5. prosince 1935 ve věci Wilsonova nádraží. Využití ploch u poštovní budovy v Hooverově tř. a od přeložení do Žižkova nákl. dopravy, č.j. 2570/3-III-35 NA, f. MŽ, kt. 2159, i.č. 28626.

nového nádraží na území bývalého nádraží Masarykova, poštovní správa ale tento přesun odmítla a do začátku 2. světové války se ho již nepodařilo vyřešit.⁶⁵⁷

Z hlediska města byla železniční regulace více než problematická. Již v počátcích jednání o Generálním plánu byl zjevný problém s rozdělením města na uzavřené obvody, které kvůli vedení tratí nemají dostatek přejezdů a spojení s dalšími částmi města.⁶⁵⁸ S vývojem dispozičního plánu se situace podle všeho příliš nezlepšila, protože v roce 1937 muselo prezidium rady a magistrátu konstatovat, že město je tratěmi rozděleno do 13 uzavřených částí, „... z nichž některé jsou železničními tratěmi jako nepropustnými přehradami od sebe odděleny...”⁶⁵⁹ Kriticky byl také zhodnocen plán nákladových nádraží, který vedle sebe stavěl dvě velká nákladová nádraží - na Rohanském ostrově a Holešovice-Bubny, která podle výpočtů zabíraly 850 000 m² plochy, společně s ostatními nádražími to činilo více jak 3 miliony m². Magistrát města navrhoval, oproti dosavadním plánům, značnou redukci všech tratí na území města na nezbytné minimum, redukci počtu nákladových nádraží na pouhých čtyři (Žižkov, Rohanský ostrov, Červený vrch a Smíchov) a celkový přesun nákladové dopravy mimo centrum města. To ostatně bylo v plánu již začátkem 20. let kdy se měla nákladová doprava přesunout na periferii popisovaným systém menších nádraží, protože se plánoval rozmach města mimo dosavadní hranice. Postupné oklešťování plánu počet nádraží redukoval jen na velká uprostřed města, tedy na pravý opak všeho, co mělo být realizováno.

Do vypuknutí války se tak povedlo z původních velkých projektů realizovat pouze nákladové nádraží Žižkov, několik důležitých spojek mez stanicemi a především došlo k elektrifikaci trati Smíchov – Vršovice-Nusle – Wilsonovo nádraží – Vysočany – Libeň horní nádraží – Hrabovka.⁶⁶⁰

⁶⁵⁷ Ministerstvo železnic ředitelství státních drah dne 17. března 1936 ve věci úpravy Wilsonova nádraží po přenesení nákladní dopravy na nákladové nádr. Praha-Žižkov a se zřením k potřebám poštovní správy, č.j. IV/2-76-1936. NA, f. MŽ, kt. 2159, i.č. 28626.

⁶⁵⁸ Resumé druhé nádražní komise konané dne 27. září 1921 ve velké zasedací síni ministerstva železnic v Praze. NA, f. MŽ, kt. 515, i.č. 52230 I.

⁶⁵⁹ Praesidium rady a magistrátu hlavního města Prahy a Ředitelství technické služby ministrstvu železnic dne 16. října 1937 ve věci projektu přestavby železničních zařízení v Praze, č.j. 3646/37 NA, f. MŽ, kt. 515, i.č. 52230 I.

⁶⁶⁰ Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování, s. 93. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

7.5 Dopravní soutěž Elektrických podniků

„Praha je jistě městem, kde o dopravní problémy nikdy nebude nouze.“ ⁶⁶¹

Ing. Arch. dr. Miloš Vaněček

Na přelomu 20. a 30. let se přikročilo k realizaci dlouho očekávané soutěže, která završila proces hledání řešení pražské dopravní situace. Správní rada Elektrických podniků podala 10. února roku 1930 radě hlavního města návrh na vypsaní soutěže na všeobecný dopravní program Velké Prahy, žádost ke schválení jejích pravidel a především bohaté odměny pro soutěžící následovala o necelý měsíc později.⁶⁶² Další rozvoj dopravní sítě v Praze tak pod svůj patronát převzal de facto městský podnik a vyřadil se z kompetence v dané chvíli ochromené Státní regulační komise. Tato změna byla odůvodněna obzvláštní zaujatostí Elektrických podniků na výsledku soutěže, nicméně vzhledem k faktickému provázání městské hromadné dopravy s Elektrickými podniky je tento krok poměrně logický a pro soutěž samotnou byl velice výhodný.

Důvodová zpráva k vyhlášení soutěže, kterou předložila městská rada ústřednímu zastupitelstvu, uvádí jako hlavní důvod, že *„...objevila se potřeba, aby před detailním projektem sítě městských přepravních prostředků byl po ruce projekt generelní, který by obsáhnul daný problém s širšího hlediska dle potřeb komunikačních a dopravních, a který by stanovil přesný a jednotný program všech prací a všech opatření v úvahu přicházejících ulic a náměstí.“* ⁶⁶³

Soutěž byla vyhlášena 1. února 1930 se lhůtou k podání návrhů do 30. dubna 1931. Přípravy ale probíhaly již dříve, prakticky od zveřejnění závazného regulačního plánu. Podklady byly připravovány od poloviny 20. let, kdy byly vypracovávány statistické rešerše pokrývající hustotu dopravy v Praze z hlediska železniční, automobilové či městské hromadné přepravy. Správní rada Elektrických podniků schválila, a posléze nechala schválit i městskou radou, rozpočet na soutěž ve výši 1,5 mil. Kč (!), který byl obsažen v investičním rozpočtu elektrických drah na rok 1930. Pro první tři nejlepší projekty byla vyhrazena ocenění v hodnotě 300 000 Kč, 200 000 Kč a 100 000 Kč, na zakoupení projektů pak 400 000 Kč, resp. 600 000 Kč pro případ, že by bylo potřeba získat projekty s mimořádnou hodnotou řešení, a konečně 300 000 Kč bylo určeno na případné

⁶⁶¹ Vaněček Miloš, K otázce pražských rychlodrah, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, č. 1, 2, s. 67.

⁶⁶² Návrh rady městské na soutěžný řád pro vypsaní soutěže na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Stenografický zápis o 3. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané dne 3. března 1930, č.j. 95873-XV ai 29. AMP, f. MHMP I. - Protokoly schůzí městského zastupitelstva, i. č. 892.

⁶⁶³ Rada hlavního města Prahy Ústřednímu zastupitelstvu, Zápis o 3. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané dne 3. března 1930, s. 543. AMP, f. MHMP I. - Protokoly schůzí městského zastupitelstva, i. č. 892.

odměny.⁶⁶⁴

Pro účastníky bylo připraveno celkem 145 soutěžních pomůcek. Vedle statistických údajů a grafů znázorňujících množství a typ veřejné a soukromé dopravy a jejich frekvenci se jednalo o kompletní nákres regulačního plánu, plány ostatních technických sítí, či počet obyvatel podle posledního sčítání lidu, včetně základních údajů o doloženém přírůstku obyvatel vnitřní migrací. Součástí byly mj. i tři přednášky pojednávající i o výhledech do budoucna o využití silniční, železniční a celkové situace v Praze.⁶⁶⁵

Autoři měli za úkol zpracovat dvě témata. V prvním se jednalo o přezkoušení regulačního a zastavovacího plánu a případné uvedení změn, návrhů a doplňků, které měly vylepšit stávající situaci regulačního plánu. Druhé mělo zpracovat návrh na novou síť městských dopravních prostředků s ohledem na plánovanou výstavbu a dislokaci nových městských částí, které navrhoval regulační plán. Součástí obou témat mělo být zpracování dosavadní i nové dopravní sítě s ohledem na stávající, či případně nově upravenou, a zakotvení dálkové silniční a železniční dopravy, spojující Prahu s okolím.⁶⁶⁶

Aby se jednotlivé projekty mohly objektivně poměřovat, bylo určeno, že zpracování jednotlivých témat bude formou souboru otázek, které autoři zodpovědí. Otázek bylo celkem jedenáct, označeny písmeny A až K. Autoři byli dotazováni na odhad vzrůstu obyvatel (A), na odhad hraniční doby funkčnosti stávající sítě městské hromadné dopravy a způsob jejího případného prodloužení (B), na funkci železniční sítě, zařazené regulačním plánem do systému pražské dopravy, a její případné další využití (C). Projekty měly vyřešit otázku vybudování sítě rychlodrah, jejich roli v moderním velkoměstě a v Praze samotné (D), podobně se měly vypořádat s ostatními typy městské dopravy (E). Dále měly být zodpovězeny otázky regulační, které odpovídaly zaměření prvního tématu – projekty měly odpovědět na otázky ohledně (teoretického) řešení dopravní situace v nově vytvořeném regulačním plánu, ideálních rozměrů a směřování uliční sítě (F), kritickému pohledu měla být podrobena celá koncepce plánované dopravní sítě (G). Zbylé otázky pak byly čistě organizační a týkaly se časového harmonogramu daného projektu (H) a jeho ceny a případného výnosu z něj pro město (J). Poslední okruh patřil vlastní sebereflexi a problémům, které mohly při realizaci projektu nastat (K).

Není bez zajímavosti, že tato soutěž byla částečně otevřená i pro autory bez československé

⁶⁶⁴ Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy. Dopis správní radě Elektrických podniků. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁶⁵ Kompletní seznam všech pomůcek v Soutěžním řádu dopravní soutěže Elektrických podniků. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁶⁶ Soutěžní řád dopravní soutěže Elektrických podniků, s. 38 - 39. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

státní příslušnosti. Jedinou podmínkou bylo, že se tito autoři musí spojit při řešení problému s jiným autorem s příslušnou státní příslušností. Tento mezinárodní charakter soutěže nebyl nijak obvyklý – prakticky všechny velké soutěže, které v Praze proběhly, byly čistě československou záležitostí.

Při srovnání této soutěže a čtyř původních kvartálních soutěží ze začátku 20. let je nutno konstatovat, že teprve tato soutěž svým zadáním a především podklady plně naplňuje představy toho, jak měly původní soutěže vypadat. Zatímco začátkem 20. let byly podmínky stanoveny jen povšechně a podklady nebyly vlastně žádné, pokud pomineme požadavky jednotlivých ministerstev a vlády, v tomto případě měli autoři k dispozici nepřeborné množství informací, od frekvence dopravy počínaje a cenou pozemků či zboží konče. Tento nepoměr je nutno vnímat společně s velikostí odměn, které byly dříve předmětem kritiky (zatímco 10 000 Kč byla v předchozích soutěžích většinou 2.-3. cena, zde je vlastně jen bonusem, či „cenou útěchy“). Základ nepoměru je dvojnásobný. Jednak poskytnuté podklady předtím neexistovaly, protože nebyla příležitost je připravit. Tato absence informačních podkladů nicméně svědčí spíše pro kritiku původních soutěží, kteří nesouhlasili s detailností plánů a horovali spíše pro základní regulační plán, který by představil základní myšlenky celé regulace než takto detailní soutěže, které pro regulační plán sloužily jako podklady. Druhým problémem pak byl samotný status Státní regulační komise, který komisi nedával větší pravomoci a především jí nedával možnost větších finančních zásob, z kterých by mohla financovat odměny soutěžícím. Oproti tomu Elektrické podniky hl. m. mohly použít celý svůj investiční rozpočet pro rok 1930, přičemž pokud by náklady přesáhly běžné příjmy, mohly na ně být uzavřeny nutné půjčky, které by následně byly zahrnuty do investic.⁶⁶⁷

Porota, která hodnotila došlé příspěvky, měla osm členů, jmenovaných správní radou Elektrických podniků hl. m. Prahy. Předsedou komise byl Ing. Eustach Mölzer, ministerský rada, předseda Státní regulační komise a generální ředitel Elektrických podniků, místopředsedou pak Arch. Pavel Janák, profesor na Umělecko-průmyslové škole. Dalšími členy byli Ing. Pavel Koller, min. rada ministerstva železnic, Ing. Alois Nový, vrchní stavební rada hl. m. Prahy, Ing. Alois Píbl, ředitel elektrických drah v Praze, Ing. Josef Šejna, vrchní stavební rada hlavního města, Ing. Jaroslav Vaněček a Ing. Jan Záhorský, docent a profesor na ČVUT. Náhradníky byli Ing. Ctibor Fiala, docent ČVUT, Ing. Zdenko Janák, vrchní odborový rada ministerstva veřejných prací a dodatečně byl jmenován ještě architekt Max Urban, mj. člen Státní regulační komise. Posledním členem byl zapisovatel Ing. Jindřich Němec, vrchní tech. komisař Elektrických drah hlavního města.

⁶⁶⁷ Rada hlavního města Prahy Ústřednímu zastupitelstvu, Zápis o 3. řádné schůzi Ústředního zastupitelstva hlav. města Prahy, konané dne 3. března 1930, s. 543. AMP, f. MHMP I., Protokoly schůzí městského zastupitelstva, i. č. 892.

Komise se sešla na čtyřiceti schůzích, kdy pečlivě projednávala všechny projekty a rozhodovala, podle jakých kritérií budou hodnoceny.⁶⁶⁸ Celý proces projednávání a zkoumání projektů trval více jak rok. Projektů totiž bylo devatenáct, a všechny měly velice bohatou textovou a především obrazovou dokumentaci. Ohodnoceny určitou částkou byly nakonec všechny projekty – i ty, které nedostaly žádné body a skončily na posledním místě, byly odměněny alespoň minimální částkou 3 000 Kč. První tři projekty byly odměněny částkou 170 000 Kč, čtvrtý projekt pak byl zakoupen za 100 000 Kč, všechny čtyři projekty už ale předtím byly odměněny 20 000 Kč.

Tabulka 20: Seznam projektů pro Dopravní soutěž

Projekt	Autoři	Ohodnocení
Střední cestou	ČKD, a.s. Českomoravská stavební, a.s. Ing. Jaromír Novák Ing. Jaroslav Pařízek Ing. Miloš Vaněček Ing. Josef Barek	260 000 Kč + 20 000 Kč
Studie 1930	Ing. dr. Tech. Alexandr Voigts	200 000 Kč + 20 000 Kč
Můstek Masarykovo Museum	Škodovy závody Ing. Jaroslav Pokorný Ing. Bohumil Chorvát Ing. Vladimír List Ing. Bohumil Belada Ing. Josef Záruba-Pfeffermann	100 000 Kč + 20 000 Kč
Rychlost, hospodárnost, všeobecné blaho	Ing. Emil Kabeš Siemens-Bauunion G.m.b.h. dr. Ing. Wilhelm Stein Ing. Karel Stehr	20 000 Kč
„&“	Ing. Emanuel Hruška Ing. Vilém Kuba Ing. Jan Sokol Ing. Jan Paul Ing. Jaroslav Kožešník Ing. Ferdinand Budinský	18 000 Kč
Ruch	Ing. dr. Josef Postránecký Ing. Václav Kolář	20 000 Kč

⁶⁶⁸ V Konečném posudku je uvedeno ještě dalších padesát schůzí užší komise pro sestavení posudku, nicméně se bohužel dochovaly pouze zápisy ze schůzí celé komise. Konečný posudek, s. 4. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

JZNJR	Ing. Vratislav Macháček Arch. Vlastislav Hofman Ing. František Novomeský a spol.	20 000 Kč
Stůj – pozor, toč – vpřed	Ing. Otakar Ployer Ing. Gustav Bělina	20 000 Kč
Nové době – nová doprava	Arch. Max Šimáček Arch. Antonín Keller	20 000 Kč
Veřejná především	Arch. Jaromír Krejcar	18 000 Kč
Ve třech etapách	Ing. Božetěch Šula Ing. Arch. Jarmila Lisková Ing. Arch. Ivan Šula MVDr. Jan Šula	18 000 Kč
Metro 2	Ing. dr. Jiří Štěpán Ing. Karel Novák Ing. Jan Blažek	10 000 Kč
Eldra	Arch. Bohumil Hübschmann Ing. Karel Karas	18 000 Kč
Klíč	Arch. Josef Štěpánek Arch. František Kavalír dr. Ing. Jiří Smolík	10 000 Kč
Labe-Vltava	<i>Autor neznámý</i>	10 000 Kč
Metropolitain Praha	<i>Autor neznámý</i>	10 000 Kč
Nové centrum Prahy	<i>Autor neznámý</i>	18 000 Kč
Podjezdem na křižovatkách	<i>Autor neznámý</i>	3 000 Kč
Transversála a tangenty	<i>Autor neznámý</i>	7 000 Kč

Zdroj: Konečný posudek poroty o soutěži na vypracování všeobecného dopravního programu Velké Prahy a jejího zájmového obvodu. Uloženo ADPP, nesignováno.

Hodnocení projektů probíhalo tak, že došlé projekty byly rozděleny na dvě skupiny. První skupina obsahovala projekty, které řešily problematiku celkově anebo přinášely alespoň v některých souborech otázek původní a podnětná řešení, upotřebitelná pro další postup.⁶⁶⁹ V druhé skupině byly projekty, které se na úkor celkovému řešení věnovaly pouze dílčím oblastem. Podrobný rozbor jednotlivých projektů proběhl nejprve u první skupiny. Druhá skupina byla zkoumána, a její projekty ohodnoceny a do celkového hodnocení zařazeny až poté, co se mezi porotci vytvořil celkový dojem z projektů první skupiny.

Hlavním kritériem při hodnocení tak byla především celková propracovanost všech tematických okruhů, nicméně není příliš jasné, nakolik se projekty s částečným přínosem v první skupině liší od projektů ve skupině druhé. Je příznačné, že největší úspěch měly především konvenční projekty,

⁶⁶⁹ Konečný posudek k dopravní soutěži, 1931, s. 6. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

protože byly celkově obsáhlejší a jednotlivé otázky byly detailněji propracované. Projekty v dolní polovině ohodnocení oproti tomu přinášely poměrně originální myšlenky, nicméně celkové zpracování jednotlivých otázek byly povšechnější.

Nabízí se tak otázka, nakolik byl tento systém hodnocení ideální. Pro srovnání lze soutěž porovnat s podobně velkou soutěží na novou čistírnu odpadních vod.⁶⁷⁰ V jejím případě byly jednotlivé projekty samostatně projednávány na schůzích a k závěrečnému hodnocení došlo až na posledních schůzích. Projekty byly hodnoceny najednou a, podobně jako zde, podle různých hodnotících kategorií, které si ale porotci vytvořili dodatečně a které nebyly jednotícím prvkem pro samotné autory.

7.5.1 Projekty

Dokumentace jednotlivých projektů je dochována v různorodém stavu, od kompletní dokumentace textové i obrazové, až po její úplnou absenci. U kompletně chybějící dokumentace se odhaduje, že byla vrácena zpět autorům, kteří s ní potom naložili dle svého. Naštěstí pro všechny projekty zůstaly dochovány minimálně posudky komise, takže je možné je alespoň částečně rekonstruovat. Několik projektů bylo navíc publikováno v odborném tisku.

Pro lepší hodnocení je vhodné rozdělení do skupin, které seskupují projekty podobného zaměření. Ač bylo dopravní téma zpracováváno dost různě, lze mezi nimi nalézt dostatečné styčné plochy, aby byly hodnoceny společně. Původní kritéria, podle kterých byly projekty hodnoceny, tedy rozdělení na komplexní a dílčí projekty, nejsou pro potřeby dodatečného hodnocení příliš efektivní, protože rozptýl projektů je v tomto případě příliš velký.

Prakticky všichni autoři předpokládají růst obyvatel poměrně stejným způsobem. Na začátku 40. let měla Praha dosáhnout 1 mil. obyvatel, do roku 2000 okolo 1, 5 milionu. Tyto odhady se různily podle typu výpočtů a předpokládaných proměnných, nicméně se od sebe odchylovaly jen málo, maximálně v řádech desetitisíců.⁶⁷¹

⁶⁷⁰ Generelní projekt se uskutečnil mezi lety 1933 až 1936, rozpočet na odměny a výhry byl podobný (120000 Kč na každé z prvních tří míst), podobný byl i počet přijatých projektů (15).

⁶⁷¹ Nejvyšší odhad byl proveden Ing. Vanclem v jeho Návrhu na budoucí opatřování Prahy vodou – 1, 8 milionu obyvatel.

Tabulka 21: Rozdělení projektů Dopravní soutěže

Projekty teoretické	Střední cestou Studie 1930 Métro 2
Komplexní řešení situace	M-M-M Ruch Nové době - nová doprava Ve třech etapách Labe – Vltava Transversála a tangenty
Vyklizení centra města	& JZNJR Veřejná především Eldra Nové centrum Prahy
Podtunelování města	Rychlost - hospodárnost - všeobecné blaho Stůj – pozor, toč – vpřed! Klíč
Projekty bez většího významu	Metropolitain Praha Podjezdem na křižovatkách

Zdroj: Konečný posudek poroty o soutěži na vypracování všeobecného dopravního programu Velké Prahy a jejího zájmového obvodu. Uloženo ADPP, nesignováno. Rozdělil Kryštof Drnek.

Projekty teoretické skupiny se vyznačovaly především vytvořením a použitím teoretické metody, kterou dokazovaly platnost získaných dat a pokladů, a na základě toho pak vyvozovaly teoretické vztahy uvnitř města. Zatímco projekt „Métro 2“ se soustředil pouze na teorii, další dva projekty tyto podklady následně zachytily do nového plánu a díky tomu získaly dvě z nejvyšších cen. Ve všech třech případech se lze o podobě projektů pouze dohadovat z konečné zprávy soutěžní komise, protože se podklady k nim nedochovaly – z projektu „Střední cestou“ zůstaly k dispozici alespoň obrazové materiály, z projektů „Métro 2“ a „Studie 1930“ se nezachovalo nic, s největší pravděpodobností si autoři vše odnesli.

Zatímco projekt „Métro 2“ pracoval pouze s teoretickým matematickým zachycením vztahů veřejné dopravy, návrh „Střední cestou“ využil „dynamické teorie“ pro rozbor situace a vědeckým způsobem zhodnotil statistické podklady soutěže a poměrně zásadně přestavěl Nové město Pražské. Projekt „Studie 1930“ původní metodou provedl rozbor frekvenčních vztahů a vyšetřilo zákonitosti základních složek dopravy uvnitř města. Všechny tři projekty potvrdily nutnost vybudování rychlodráhy uvnitř města, nicméně další městský vývoj nezaložily jen na ní. Na druhé

straně potvrzený železniční regulační plán zcela přejal pouze projekt „Střední cestou“, ostatní dva projekty ho buď aplikovaly jen částečně („Métro 2“) či vůbec („Studie 1930“).

„Studie 1930“ a „Střední cestou“ získané poznatky na rozdíl od třetího projektu aplikovaly i v praxi. Oba projekty se vyznačovaly přestavbou Nového Města. Prosazovaly průlom od Wilsonova nádraží k Náměstí Republiky, ale zatímco „Studie 1930“ se s tímto průlomem, spolu s jedním z ulice Ve Smečkách do Lazarské ulice, spokojil, projekt „Střední cestou“ naopak prosazoval kompletní asanaci celého území podle moderních směrnic.

Autoři projektu odmítli částečnou výstavbu moderního města na starých základech a, až na výjimečné stavby, celé Nové Město kompletně zbourali, rozdělili území do čtyř částí a ty samostatně zastavěli. Petruskou čtvrť zastavěli řadou vysokých budov od severu k jihu s nižšími dvoupatrovými přístavky, Jindřišskou čtvrť přestavěli na obchodní city pomocí mrakodrapů stojících samostatně v zeleni s osou na Wilsonovo nádraží, opatovicko-zderazskou oblast v prodloužení Uršulinské ulice (dnešní Voršilská) zastavěli nižšími obchodními domy s vyšší zástavbou za nimi a konečně část kolem Příkopů a Národní třídy navrhovali zastavět souvislou zástavbou bez přerušení až na náměstí u Národního divadla na místě paláce Lažanských.⁶⁷²

Projekt „Studie 1930“ oproti tomu přišel s myšlenkou, která se pak už v žádném dalším projektu neopakovala a z dnešního pohledu vypadala velice utopicky. Jednalo se o formu vedení rychlodráhy skrz město. Zatímco ostatní projekty navrhovaly standardní tunelové, případně povrchové vedení, autoři „Studie 1930“ navrhovali visuté vedení na betonových viaduktech, které mělo mj. vést i skrz již zmíněný průlom od Wilsonova nádraží na náměstí Republiky. Projekt rychlodráhu nijak blíže nespécifikoval, pouze uváděl, že by po visuté dráze měly jezdit dvojice vozů pro až 120 osob. Dokonce ani nebylo specifikováno, zdali půjde o dopravu kolejovou, či jinak řešenou.⁶⁷³

Oba projekty taktéž do centra města prosazovaly namísto tramvajových tratí pouze autobusy. Tato výměna typu městské hromadné dopravy nicméně nevybočovala z rámce většiny ostatních projektů, protože obecně panovala domněnka, že elektrické dráhy uvnitř města jsou jedním z hlavních důvodů jeho ucpání.

Největší skupinu zastupují projekty, které se snažily vyřešit situaci komplexně, tj. s důrazem na celkovou situaci, byť i za cenu akcentace jednoho urbánního prvku. Vedle poměrně skromných projektů se tu tak dají nalézt i projekty zcela radikální, například jeden ze tří vítězných projektů „Můstek-Masarykovo-Muzeum“, zkráceně „MMM“. Na rozdíl od dvou dalších vítězných projektů,

⁶⁷² Urban Max, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-33, roč. 12 (17), s. 104.

⁶⁷³ Tamtéž, s. 107.

„Střední cestou“ a „Studie 1930“, se jeho autoři nesnažili primárně o matematicko-teoretické dokazování vhodnosti navrhovaných úprav, ale o aplikaci teorií v praxi. Základním předpokladem pro tento projekt byly dva předpoklady - určení centra města v podobě trojúhelníku, jehož vrcholy tvořilo Muzeum, Můstek a Masarykovo nádraží (odtud i název projektu) a především propojení předměstských železničních drah, které v úředním plánu zasahovaly až hluboko do města, se sítí podzemních rychlodrah. Vnitřek města ve zmíněném trojúhelníku pak vytvářel obchodní city, kam směřovaly hlavní směry dopravy. Podle předpokladů autorů se měl každý obyvatel Prahy do tohoto ideového centra města dostat ideálně do 30 minut, což mu propojení železnice a rychlodrah mělo umožnit.

Vedle toho mělo, stejně jako v případě předchozích dvou vítězných projektů, dojít k vytlačení tramvají z centra města, kde je měla nahradit rychlodráha, na periferii pak mělo dojít k jejich náhradě autobusy. Projekt také předkládal několik změn v regulaci města, nicméně v těch největších, v odstranění Masarykova a Denisova nádraží se shodoval s úředním plánem. Ačkoliv projekt nepřinášel zcela zásadní změny do celé regulace, byl hodnocen vysokým bodováním, protože řešil celou situaci komplexně a byl realizovatelný.

Další projekty v této skupině je možné rozdělit na dvě skupiny. Projekty „Ruch“, „Ve 3 etapách“ a „Transversály a tangenty“ byly více konzervativní a, až na výjimečné zásahy do infrastruktury města, se držely spíše změn menšího rozsahu. Druhé dva projekty, „Nové době - nová doprava“ a „Labe-Vltava“ naopak do struktury města zasahovaly radikálně a měnily jeho podobu mnohem více. „Ruch“ byl jedním z nejeměřenějších projektů. Počítal s využitím okružního systému a dále ho rozpracovával ve snaze udržet ve funkci co nejdéle dosavadní uspořádání, aby došlo k co největším úsporám. Projekt navrhoval částečné úpravy v podobě rozšiřování ulic či již známé nahrazení tramvají autobusy. Největším zásahem pak bylo větší zapojení dosavadních ulic do okružního systému, kdy mělo dojít k odstranění některých velkých celků, jako například Masarykova nádraží či Stavovského divadla, aby mohly být plánované okruhy co nejširší a nejfunkčnější. Projekt „Ve 3 etapách“ počítal se zachováním tramvajové sítě, ale zároveň přinášel její zeštíhlení a racionalizaci. Věrný svému názvu, navrhoval projekt regulaci města ve třech etapách. Regulace tramvajové sítě se měla realizovat do dvou základních směrů, severojižního a západovýchodního společně s určitými změnami v regulaci Nového města. Ve druhé etapě pak mělo dojít k asi největšímu zásahu do tváře města, a to formou výstavby tunelu mezi Václavským a Staroměstským náměstím o velikosti 6 m x 6,7 m x 1 km, který měl sloužit primárně automobilové a autobusové dopravě. Autoři se celkově také nebránili regulaci křižovatek, které měnili za dnešní kruhové objezdy, dříve označované jako karuselové křižovatky a nepříliš využívané. Ve třetí fázi se mělo přikročit

k vybudování podzemních rychlodrah. Projekt byl doporučen k zakoupení a celkově se vyznačoval větším množstvím grafických podkladů než textem.

Třetí projekt z této skupiny, „Transversály a tangenty“, pracuje s myšlenkou využití dopravní transversály, která prochází městem od severu k jihu, a na obou koncích se na ni napojují soustavy dopravních tangent.⁶⁷⁴ Problémem bylo jeho vyloženě teoretické pojetí, které náměty detailně nezpracovávalo a nijak dál specifikovalo napojení na stávající autostrády. Podle všeho bylo jasné, že by celá síť byla budována dle moderních zásad pro moderní automobily. Nicméně projekt jako takový byl spíše bezcenný: *„Myšlenka, která nepostrádá jistého náběhu k bystrému, ba geniálnímu rozřešení komunikačního problému pražského bez použití podzemní rychlodráhy, redukuje se však na pouhý omyl.“*⁶⁷⁵ Vzhledem k absenci samotných soutěžních podkladů tak nelze projekt bohužel dále zkoumat.

Druhé dva projekty přinášely radikálnější řešení. Projekt „Nové době - nová doprava“ přišel s návrhem na racionalizaci železnice ve městě formou centralizace dopravy do jediného nádraží pro osobní dopravu, umístěného kolmo na Masarykovo nádraží a severně od nádraží Wilsonova. Navrhoval také radikální nové průlomy – jeden mezi Karlovým mostem a Václavským náměstím a druhý mezi Můstkem a náměstím Staroměstským, který měl být spojen se stavbou monumentální nové radnice. Zároveň byla navrhována radikální asanace Starého Města a využití rychlodráhy v povrchové i tunelové verzi. Společně s výstavbou nového nádraží byla taky v plánu asanace nádraží Masarykova (Wilsonovo mělo najít využití pro poštu) a jeho přeměna v širokou třídu, která vedla na náměstí Republiky.

Projekt „Labe-Vltava“ přicházel s asi nejradikálnějším konceptem, který řešil problém města jako celku. Autoři totiž navrhovali vybudovat kompletně celé nové hlavní město na jiném místě. Toto nové město mělo stát mezi původní Prahou, konkrétně v dotyku se Kbely, a Brandýsem nad Labem a na místní náhorní planině mělo být vybudováno formou pravoúhlého zastavění pro 800 000 až 1 mil. obyvatel. Spojení s Prahou měla zajistit široká dálnice, nazvaná Avenue Labe – Vltava s výkopy až 54 m hlubokými a násypy až 12 m vysokými. Skrz tuto širokou třídu měla vést i jediná linka rychlodráhy. Problémy, které se s tímto projektem vázaly, byly spojeny především s velkou technickou obtíží a neúspěšností, protože při stavbě by mělo město velké spády – od Kbel do Brandýsa až 100 m, od Kbel do města až 80 m. Stejně tak se předpokládalo, že by doprava do původní Prahy, kde by většina obyvatel nového města měla zaměstnání, bylo pro Avenue neúměrnou zátěží a vyřešení dopravních problémů by nepřineslo.

⁶⁷⁴ Konečný posudek k dopravní soutěži, 1931, heslo „Transversály a tangenty“. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁷⁵ Tamtéž.

Ačkoliv se projekt může zdát jako naprostá utopie, přeci jen byl oceněn premií. Tato myšlenka totiž nebyla původní a svědčí tak o její jisté přitažlivosti. Původně s ní totiž přišel již Arch. Vladimír Zákrejs, když začátkem 20. let zveřejnil myšlenku na vybudování dvou měst – jednoho pro bydlení, druhého pro práci.⁶⁷⁶ Arch. Zákrejs toto „Město práce“ navrhl do východních Čech, kam by se přesunul i průmysl, oba celky by byly propojeny železnicí a rychlodráhou tak, aby byla obě města rychle dosažitelná. Autor tak došel de facto k doslovné aplikaci Howardových myšlenek na zahradní město. V současnosti, kdy se velká část obyvatel Prahy přesunuje na okraj města, či mimo jeho obvod, a do Prahy dojíždí pouze za prací, se zároveň nabízí otázka, jestli tím dnes k aplikaci tohoto projektu skutečně nedošlo.

Třetí velká skupina návrhů počítala s koncepcí vyklizení a uvolnění středu města od dopravy jako celku, či od jednoho určitého typu dopravy. Nejméně radikální v tomto případě byl projekt „&“. Jeho autoři plně využili oficiálního projektu dopravní regulace a svým návrhem podpořili myšlenku dvojího okružního systému kolem Starého a Nového města, v další fázi pak rozšířili systém o další úrovně okruhů na 3. a 4. Autoři veškerou dostupnou dopravu, včetně veřejné, přeložili právě na tyto okruhy, které ještě více rozšířili. Snažili se tak postupně vyloučit z centra města veškerou dostřednou dopravu, včetně veřejné v podobě tramvajových tratí, které postupně nahrazovaly autobusy. Projekt také pracoval s rozdělením města na čtvrtě zaměřené na výrobu, ubytování střední třídy a na ubytování dělníků. Páteří celého systému se v tomto projektu stal druhý, vnější okruh, který měl nakonec pohltnout veškerou dostřednou dopravu. Ačkoliv nebyl projekt shledán jako optimální, protože mu chyběla finanční rozvaha a dostatečný důkaz oprávněnosti navrhovaných změn, vzhledem k velkému počtu zajímavých nápadů a podnětů, byl zakoupen.

Další čtyři projekty lze opět rozdělit do dvojic, protože je tematicky spojuje stejný typ dopravy, s kterým nejvíc pracují. Projekty „JZNJR“ a „Nové centrum Prahy“ se opírají o železnici a projekty „Veřejná především“ a „Eldra“ o veřejnou dopravu. Projekt „Eldra“ přinesl pouze prakticky zaměřené řešení, bez teoretického zhodnocení podkladů, které by vedly k daným řešením. Pomocí dostředných „sousedních“⁶⁷⁷ tratí se tramvaje z okraje města dostanou na okraj jeho centra, kde se dotknou prvního či druhého okruhu a okamžitě poté se vrací souběžnou tratí zpátky. Zároveň jsou tyto dostředné tratě propojeny několika okruhy a do samotného středu města se prakticky nedostávají: *„Navrhuje proto projekt „ELDRA“ místo systémů protilehlých tratí systém sousedních tratí. To je trať, přicházející do středu města na první okruh, po případě na okruh druhý, nejde po celém jeho obvodu, nýbrž ihned příští sousední neb obsousední radiálou uniká zase od města*

⁶⁷⁶ Zákrejs Vladimír, Praha budoucí, projekty zítřka, Praha 1922.

⁶⁷⁷ Označeno autory. Konečný posudek k dopravní soutěži, 1931, heslo „Transversály a tangenty“. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

ven.⁶⁷⁸ Vedle toho se autoři projektu pokusili ještě o řešení složitých křižovatek ve městě jejich mimoúrovňovým křížením.

Oproti tomu přinesl projekt „Veřejná především“ zajímavou myšlenku, která je v praxi uplatňována i v současnosti. Autoři totiž z centra města naprosto vyloučili jakoukoliv soukromou dopravu s odůvodněním, že složitá úprava centra pro automobily v žádném případě nebude budoucímu vzrůstu automobilů stačit a proto nemá smysl tyto úpravy provádět. Veškerou dopravu v oblasti vytýčené Lützovovou ulicí (dnes Opletalova), Hlávkovým mostem, Bubenskou, Veletržní a Belcrediho tř. (dnes Milady Horákové), Clam-Martínovicovou ulicí, novou komunikací kolem pevnostního obvodu, ulicí u Plátenice, Švédskou, průlomem na Arbesovo náměstí, Dienzenhoferovými sady, Jiráskovým mostem, Ječnou a průlomem z Ječné k Muzeu⁶⁷⁹ tak měla obstarat jen rychlá tramvajová linka a expresní povrchová rychlodráha spolu s autobusy. Na styku druhého okruhu s radiálními tepnami byly projektovány dvacetipatrové garáže pro 1500 aut.

Druhá dvojice projektů, „JZNJR“ a „Nové centrum Prahy“, se oproti tomu zaměřily na železniční regulaci. Zatímco „JZNJR“ železnici prosazuje a navrhuje její posílení, „Nové centrum Prahy“ naopak tuto dopravu z Prahy úplně vylučuje. „JZNJR“, jehož zkratka znamená Jen Zvýšená Nádraží Jsou Rentabilní⁶⁸⁰ pro ušetření místa a další rozvoj města přestavuje nádražní budovy do patrových budov a nechává vlaky jezdit nad sebou. V důvodové zprávě zcela nezakrytě přiznává inspiraci podobně řešeným nádražím v Clevelandu v USA. Wilsonovo nádraží dokonce vybavuje letištěm a hangáry až pro 150 letadel (!). Autoři tudíž plánovali nádraží dokonce ještě vyšší než je blízký Vítkov.⁶⁸¹ *„Navržené letiště je velikosti 240 x 160 m a rozděleno ve 12 mostů 20 m širokých, 80 m dlouhých. Na straně západní na jižní polovině by bylo rovněž 5 zdvižů, které by spouštěly aero do 3 pater pod letištěm. Při jižní a severní straně jsou ponechány volné chodby 20 m široké pro aero ve 3 patrech a pod nimi dole hotel, restaurace, atd., dle výkresu.“*⁶⁸² Dopravu ve městě pak měla zajistit jednak rychlodráha, která ale byla z neznámých důvodů řešena ve třech uzavřených a vzájemně nespolutracujících okruzích, které předcházela „železniční tramvaj“, která měla propojovat přestavěné Wilsonovo nádraží s městem po původních tramvajových liniích.

Projekt „Nové centrum Prahy“ naopak železnici z Prahy úplně odstranil: *„Základní myšlenkou*

⁶⁷⁸ Hübschmann Bohumil, Soutěžný návrh „Eldra“ z dopravní soutěže Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-33, roč. 12 (17), s. 115.

⁶⁷⁹ Konečný posudek k dopravní soutěži, 1931, heslo „Transversály a tangenty“. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁸⁰ Urban Max, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-33, roč. 12 (17), s. 100.

⁶⁸¹ 309 m nad mořem, 40 m nad Riegrovými sady. Heslo: JZNJR. Odpovědi na otázky a důvodová zpráva, s. 23. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁸² Tamtéž.

*projektu „Nové centrum Prahy“ jest úplné a bezpodmínečné odstranění největší překážky, která zamezuje vývoj a rozšíření malého historicky slavného města na velkoměsto moderního života a moderních dopravních prostředků.“*⁶⁸³ Novým centrem města, které projekt propagoval svým názvem, se stalo podstatně rozšířené Náměstí Republiky. Město bylo také zásadně regulováno na vnitřní obchodní City a periferní zahradní města, kam se měla přestěhovat většina obyvatel. To komise hodnotila, že nikdo nemá možnosti na to, někoho k odstěhování nutit. Dopravu ve městě měla zajistit rychlodráha, tramvaje, které podobně jako železnice bránily v dalším rozvoji města, měla nahradit automobilová doprava. Ušetřené místo po zrušených nádražích měly nahradit 60 m široké ulice pro rychlodráhy, zelené pásy a především nově zregulovaná zástavba, která měla být mezi linkami rychlodráhy vystavěna do pravidelných 500 m širokých pásů. Hlavní nádraží, které mělo zajistit styk s mimopražskou železnicí, mělo být vysunuto daleko za vnitřní město k Malešicím. Komise projekt odmítla s tím, že důkazy o jeho proveditelnosti víceméně chybí.

Čtvrtá skupina pracovala převážně s náměty, které přesouvaly hlavní díl dopravy do podzemí. Všechny tři projekty se přitom primárně soustředily na situaci kolem Václavského náměstí. Nejvýše hodnocený projekt „Rychlost - hospodárnost - všeobecné blaho“ se vyznačoval především snahou o co největší úspornost a co nejširší využití rychlodráhy. Již v prvních fázích se měla tramvaj začít přesouvat do nově budovaných tunelů, přičemž jeden z těch hlavních měl spojoval Václavské a Staroměstské náměstí. Tramvaj pak měla postupně nahradit rychlodráha, která měla vést jak pod zemí, tak ve výkopech či na povrchu. V centru města ale měly nové trasy vznikat zásadně jen v tunelech. V zájmu co nejrychlejšího dobudování rychlodráhy měly být zároveň opuštěny všechny zbytné projekty, které mohly od realizace rychlodrah zdržovat.

Projekt „Stůj – pozor, toč – vpřed!“ oproti tomu zásadní problém v celém dopravním systému spatřoval v křižovatkách. Z toho důvodu se měla všechna úroňová křižení přebudovat na mimoúroňová a to jak zapuštěním, tak zvednutím dosavadním silnic. Spolu s tím se měla masivně budovat síť rychlodrah. Rychlodráhy přitom měly vést až za hranice Prahy do vzdálenosti až 40 km, tedy měly vlastně převzít roli předměstských drah.

Třetí projekt, „Klíč“, počítal s rozsáhlým zapuštěním povrchové dopravy všeho druhu pod zem a zároveň plánoval propojení vnitřku města křížem ve směrech Václavské – Staroměstské náměstí a Jindřišská – Vodičkova. Vzhledem k tomu, že Václavské náměstí bylo bráno jako ideální směrová orientace města a jako základní dopravní tepna, čímž se popírala funkce druhého okruhu, pod náměstím mělo de facto vzniknout náměstí druhé. Tuto poměrně radikální myšlenku pak doplňovalo autobusové nádraží na místě Františkánské zahrady.

⁶⁸³ „Nové centrum Prahy.“ Úvod, s. 1. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Poslední okruh projektů zahrnuje pouze dva zbývající – „Metropolitain Praha“ a „Podjezdem na křižovatkách“ – z nichž ani jeden do problematiky žádnou zásadní myšlenku nepřinesl. Oba pouze částečně zpracovávaly dosavadní návrhy oficiálního regulačního plánu bez vlastního hlubšího přičinění.

7.5.2 Po soutěži

Hodnocení soutěže bylo jednoznačně kladné. Porotu „...nepřekvapilo, že soutěž nepřinesla jednoznačné řešení jako konečný výsledek...“⁶⁸⁴ a „...takto získaný materiál je vlastním výsledkem soutěže, ukazujícím cesty, kterými se má další řešení ubírat...“⁶⁸⁵, zbytek odborné obce s tímto hodnocením v zásadě souhlasil. Stejně tak soutěž a její výsledky slavila úspěch i mezi laickou veřejností. Po jejím skončení byly všechny projekty vystaveny a během 24 dní, po které byly přístupné veřejnosti, je vidělo 7 500 návštěvníků.⁶⁸⁶ Vzhledem k obsáhlosti podaných projektů musela být výstava otevřena v jedné třetině nově zbudovaných autobusových garáží, kde zabrala plochu cca 1 600 m². O obsáhlosti soutěže svědčí mj. i rozsah závěreční zprávy, která má přes 200 stran.

Je symptomatické, že mezi prvními třemi oceněnými projekty byly dva dílem velkých koncernů – ČKD a Škodových závodů, přičemž třetí koncern, Siemens-Bauunion G.m.b.h., obsadil místo čtvrté. Pouze jeden z nejvýše oceněných projektů byl dílem jediného autora. Jisté bylo, že soutěž ve své podstatě podala důkaz životaschopnosti původního regulačního plánu, který se opíral o okružní systém, protože z něj řada projektů sama vycházela. Došlo k potvrzení několika skutečností – drtivá většina projektů souhlasila s projektem rychlodrah, i s projektem Petřínské komunikace, většina také odsouhlasila železniční regulaci s výjimkou předměstských drah, které byly z větší části odmítnuty. Ukázalo se, že největším problémem v pražské dopravě je oblast Nového Města a nikoliv Město Staré, jak naznačovaly návrhy a projekty např. Spolku inženýrů a architektů či Spolku architektů. „Je zajímavé, že soutěž ukázala, že problematičnost dopravy a tím nutných úprav regulačních týká se téměř výhradně Nového Města.“⁶⁸⁷ Ukázalo se také, že většina projektantů považuje za zásadní část nové sítě pražské dopravy především druhý vnější okruh. Vedle zcela zásadní přestavby celé oblasti v projektu „Střední cestou“ a její částečné proměně ve „Studii 1930“ se většina projektů spokojila pouze s dílčími změnami, pokud nyní necháme stranou radikální

⁶⁸⁴ Konečný posudek k dopravní soutěži, 1931, heslo „Transversály a tangenty“. ADP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

⁶⁸⁵ Tamtéž.

⁶⁸⁶ Pražská dopravní soutěž, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-33, roč. 12 (17), s. 49.

⁶⁸⁷ Urban Max, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-33, roč. 12 (17), s. 103.

změny v dispozici dopravy v některých projektech. Druhý okruh pro většinu projektantů pak dotvářelo Václavské náměstí, na němž také docházelo k asi největším regulačním změnám, a také náměstí Republiky, které pro řadu autorů tvořilo nové centrum, případně pokračování nových širokých bulvárů. Toto zhodnocení je zajímavé i proto, že i po skončení soutěže velká část architektonické obce tento systém neuznávala a brojila za jeho zrušení, či alespoň radikální přeměnu. Konkrétně lze jmenovat např. prof. Engela, který s okružním systémem zcela nesouhlasil,⁶⁸⁸ či prof. Mikuškovice, který okruhy kritizoval v oblasti jejich nekonceptnosti vzhledem k levému břehu.⁶⁸⁹ Podobně proti tomuto systému brojili i členové Spolku architektů, kteří v druhé polovině 30. let navrhovali zcela zásadní přestavbu Starého Města, ačkoliv dopravní soutěž ukazovala, že to nutné není.⁶⁹⁰

Co se týče železnice, většina projektů, pokud pomineme některé zásadní přestavby, s její regulací souhlasila. Na druhou stranu také většina projektů navrhla definitivní zbourání Masarykova nádraží a ne jen jeho přestavbu, nákladové nádraží Pankrác svou existenci také neobhájilo. Drtivá většina projektů odmítla systém předměstských drah a jejich autoři se snažili oblast kolem Prahy často napojit na systém městských rychlodrah. Asi nejelegantněji se to povedlo projektu „MMM“, jak to ostatně konstatovala i porota ve svém závěrečném posudku – rychlodráhy byly vyvedeny až do vzdálenosti 25 km od Prahy a svým vedením se nápadně podobají dnešní situaci. Městské rychlodráhy byly tématem, které bylo přímo předmětem jedné z položených otázek. Ačkoliv některé projekty nutnost rychlodrah odmítly s poukazem na to, že má Praha buď příliš složitý terén, či s odkazem na větší světové metropole a na skutečnost, že je vlastně pro tento systém příliš malá, většina projektů počítala se zavedením podzemního metra jako se základním prvkem celého systému (s výjimkou „Studie 1930“, která počítala s visutým vedením, a projektu „Veřejná především“, který pracoval s povrchovou rychlodráhou na vlastním zvýšeném tělese⁶⁹¹). Určujícím prvkem stavby rychlodrah byla jejich rentabilita, protože takřka nikdo nepočítal s tím, že by bylo možno stavět, pokud by nebyla městu zaručena návratnost investic, které byly značně vysoké.

Dopravní soutěž měla v důsledku v rozhodovacím procesu pražské regulace své nezastupitelné místo, byť je dnes v podstatě zapomenuta. Podle prof. Mikuškovice byla vlastně vůbec prvním řešením celkových poměrů, bez ohledu na to, že se primárně zabývala pouze jedním z mnoha aspektů přestavby hlavního města. Oproti původním čtyřem soutěžím ze začátku 20. let umožnila

⁶⁸⁸ Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika úředního návrhu, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 18.

⁶⁸⁹ Mikuškovice Alois, Pražský regulační plán, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, č. 3, s. 35.

⁶⁹⁰ Regulační studie o Starém městě pražském. Pracovní sdružení Skupiny architektů SIA v Praze, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, č. 3, s. 82-86.

⁶⁹¹ Mikuškovice Alois, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, Stavba, r. 1931-1932, roč. 10, s. 176.

celkový pohled na město, nejen na jeho jednotlivé části, a především umožnila pracovat s vědecky zpracovanými podklady, které autorům daly do ruky jasně strukturovaný vývoj města. Nejen prof. Mikuškovice tak zklamán tím, že takto řešená soutěž vlastně měla přijít jako první a ne až jako poslední. *„Soutěž, jež nepochybně měla přijít na počátku plánování, objevuje se až na jeho konci, což jest logickým důsledkem způsobu, jakým byl řešen plán Prahy.“*⁶⁹²

⁶⁹² Mikuškovice Alois, Pražský regulační plán, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, č. 3, s. 34.

8. Závěr

*„To je každého svobodná vůle, kam chodí! A zvláště starosta Ulman aby vyvěšoval vyhlášku...a ...(ostatní pro velký hluk zaniká.)...a voni mu rozbijou držku, tomu buřičovi! (hluk se mění ve vřavu).“*⁶⁹³

Poslanec Karel Krosnař

Jak již bylo v předchozích kapitolách několikrát nastíněno, popisovaný regulační proces nebyl úspěšně dokončen. Přes dvacet let trvající snahy všech významných jmen architektonické i správní elity města a republiky se nepodařilo dovést regulační proces hlavního města do úspěšného konce a připravované plány tak nebyly nikdy uskutečněny. Co to pro město dále znamenalo? Jaké důvody vlastně stály za tím, že Praha svůj plán nikdy nedokončila? A bylo nedokončení plánů skutečně problém?

Proces vzniku regulačního plánu byl dle představeného textu dlouhý a rozvleklý. O jeho podobu se více či méně úspěšně pokusila zasadit řada institucí i jednotlivců, po jeho představení ale zájem veřejnosti o jeho prosazení zřetelně klesl a většina jeho tvůrců se ho snažila přeměnit a předělat. Práce odvedená na vytvoření upravovacího plánu byla ale všechno, jen ne marná. Byla bezpochyby zdlouhavá, pro experty ze Státní regulační komise (a nejen pro ně) jistě leckdy frustrující, ale zcela určitě ne zbytečná. Zcela zásadní byla pro další rozvoj města a koneckonců i pro podobu dnešní Prahy.

Meziválečné období ve vývoji Prahy můžeme rozdělit do dvou oddělených částí. Zatímco ve 20. letech byla Státní regulační komise velice činná a částečně spolu s dalšími institucemi dokázala aktivně vystupovat při vytváření regulačního plánu, v následujícím desetiletí už bylo vše jinak. Dvacátá léta jsou korunována řadou úspěšně dokončených soutěží, které definovaly základní rámec regulačního plánu a plánované podoby města. Třicátá léta jsou pak převážně ve znamení dlouho trvajících debat mezi aktivně působícími spolky a řadou jednotlivců. V těchto debatách však Státní regulační komise již takřka nefiguruje, protože musí mimo jiné řešit i otázku vlastní existence a obhájit ji.

Orgán Státní regulační komise byl pro Prahu a její vývoj zcela zásadní. V pražské historii se vůbec poprvé povedlo vytvořit jednotné vedení, které odpovídalo za vývoj celého urbánního celku, nejen za jeho jednotlivé části. Ač nebyl tento orgán zcela ideální a bez chyb nebylo ani jeho právní

⁶⁹³ 2. schůze Ústředního zastupitelstva dne 5. února 1934, AMP, f. MHMP I. - Protokoly sborů městské správy, i.č. 911.

postavení, práce, kterou členové komise odvedli na vývoji regulačního plánu, byla zcela bezprecedentní. Základní problémy regulační komise byly v zásadě předneseny i v předchozím textu. Existence komise byla vázána pouze na vytvoření plánu, její právní a výkonný status byl podvázán pozastavením části jejího právního pozadí hned po jejím ustavení a jejímu výkonu nebyly podmíněny všechny orgány, činné ve vytváření upravovacích plánů města. Ve 30. letech tak komise musela bojovat takřka o holou existenci a obhájit si ji, navzdory pokračujícím pracím na regulačním plánu. Nutno podotknout, že odborná veřejnost si byla důležitosti Komise vědoma a vehementně se snažila její snahu podpořit.

Otázka jejího právního vykastrování pozastavením třetí části §1 jejích stanov nebyla nikdy uspokojivě vyřešena a lze konstatovat, že to byl patrně jeden z hlavních důvodů, proč regulační plán nikdy nedošel finálního dokončení – nebylo možné vyvíjet nátlak na majitele pozemků, aby museli respektovat změněné regulační plány. Komise, a potažmo město, se zde dostávaly do šedé zóny střetu s individuálními právy jednotlivých majitelů na manipulaci se svým majetkem. Další vývoj nicméně ukazoval, že komise i město si těchto práv byly vědomy a dodržovalo je. Ve vyložených regulačních plánech bylo počítáno s masivním výkupem pozemků a nemovitostí, což byl mimo jiné další problém, který znemožnil aplikaci regulačního plánu - město prostě na výkup nemělo dost peněz.

Otázka zásahu regulační komise do majetkových práv formou změny regulačních čar a pravidel výstavby ležela v jiné rovině. Mělo jít o nové a definitivní nalinkování regulačních hranic tak, aby odpovídaly tomu, jak se má daná lokalita vyvíjet. Nehledě k tomu, že mělo dojít k definitivnímu sjednocení plánů, které pro tu kterou lokalitu vznikly v průběhu několika předchozích desetiletí. V konečném dlouhodobém důsledku tak měli z tohoto sjednocení těžit i postižení majitelé, protože by bylo jasné, jak mohou nakládat se svým majetkem, resp. co mohou očekávat od města v nejbližší budoucnosti.

Svědectví pramenů nicméně ukazuje, že pro majitele nemovitostí by direktivní sjednocení plánů neznamenal nutnost nechat zbourat již realizované stavby a úpravy. Státní regulační komise vycházela podnětům a námitkám zaslaným po zveřejnění plánu vstříc a neváhala upravovat detailní podobu zastavění či regulačních čar tak, aby byla majetková práva soukromých osob zasažena co nejméně. Koneckonců město mělo po přestavbě sloužit primárně lidem a ne naopak.

Tato agenda, bez možnosti se opřít o pevný právní rámec, který by umožňoval komisi vystupovat z pozice hlavního rozhodovacího orgánu, však znamenala ochromení práce Komise a zároveň protahování soudních sporů o detailní podobu plánu na dlouhá léta do budoucnosti. V řadě případů naprosto zbytečně, protože minimálně v případě Vršovíc, kde se těchto připomínek sešla

celá řada, se jednalo takřka o prázdné území a možnost práce s podobou detailních regulačních plánů byla v podstatě bez hranic.

Konečně, a s tím souvisí i další problém vyloženého plánu, regulační plán byl vlastně pouze rámcem pro další vývoj. Ačkoliv byly projekty, vyložené v úvodních kvartálních soutěžích, detailními plány namísto celkových námětů na další vývoj, byl regulační plán pouze hrubou podobou toho, jak měla úprava města vypadat. Definitivní podoba, včetně detailů přímého zastavění, nebyla vyřešena a agenda námitek a výtek tak předcházela samotnému finálnímu plánu.

Střet s dalšími oponenty regulace, kteří buď vytvářeli regulaci vlastní, jako v případě ministerstva železnic, či byli proti vyložené podobě, protože jim přišla buď moc, či naopak málo radikální, jako v případě Spolku inženýrů a architektů a Klubu za starou Prahu, pak efektivně zpomalil další vývoj plánu a jeho dalších podob. Obzvláště Spolek inženýrů a architektů byl v tomto případě úspěšnější a jeho debatní večery, které byly vyústěním argumentačních střetů mezi členy Komise a Spolku, byly pro další vývoj regulace vlastně mnohem zásadnější než samotná rozhodnutí Komise. Zásadní architektonické soutěže, vypsané ve 30. letech, se odehrály bez aktivní účasti Komise a za jejich vypsáním stály ostatní spolky či přímo město. Navíc byly často vynuceny okolnostmi, než aby k jejich vypsání vedly racionální úvahy ohledně budoucího vývoje města.

Co se týká dalšího rozvoje Prahy, lze s jistotou konstatovat, že bez regulačního plánu z konce 20. let by nemělo město a jeho regulátoři v budoucnosti na čem stavět. Ať už jde o dobu za okupace, či dobu poválečnou, podoba města byla utvářena na základě toho, co se ve 20. a 30. letech navrhlo a nikdy nerealizovalo. V dopravní otázce dnešní podoba silniční sítě, vzniklá v druhé polovině 20. století, takřka bez odchylek kopíruje podobu druhého vnějšího okruhu, včetně destrukce Denisova nádraží. Stavba Nuselského mostu, kdy již byla vyřešena debata o jeho konstrukční podobě, realizace podzemní rychlodráhy, či vyřešení bytové otázky, která stavbou problematických sídlišť navazuje na debatu o podobě malých bytů, resp. o jejich nutnosti – to vše má kořeny v otázce regulace ve 20. a 30. letech. Je problematické odhadnout, zda-li by Praha nastoupila podobný vývoj, kdyby došlo k realizaci všech projektů, které byly navrženy, a vypadala-li by pak stejně jako dnes, ale je možné se domnívat, že by v řadě případů byla podobná. Vzhledem k obtížným jednáním ohledně podoby problémových částí města by pravděpodobně, stejně jako dnes, nebyla stále vyřešena podoba Letné, návaznost dálniční dopravy na vnitřní silniční síť, či mnohé jiné.

To, že plán nebyl nakonec prosazen, pak souviselo i s dalším problémem. S absencí chuti vlády a republiky participovat na vývoji města. Z hlediska vedení města československá vláda Praze a jeho vedení spíš škodila, než aby mu pomáhala a snažila se z hlavního města vytvořit republikový

klenot a výkladní skříň. Navzdory řadě překážek, mimo jiné spojených s absencí zákonných podkladů nutných pro zdárné vyřešení řady projektů, s finanční pomoci s obsáhlejšími a nákladnými projekty, či přímo se zakazy a překážkami kladenými při manipulaci s městským majetkem se však městu dařilo v rámci možností naplňovat svou reprezentační funkci a realizovat kvalitní architekturu alespoň tam, kde to šlo, byť se většinou jednalo o solitérní projekty, nenapojené na celkový funkční obraz města.

Pro dnešní hlavní město Prahu tak z předloženého textu vyplývá několik historicky ověřených skutečností, které by bylo záhodno v rámci úspěšného rozvoje města aplikovat. První je vytvoření jednotného odborného regulačního úřadu, který bude mít pravomoc měnit plány města a zároveň bude v rámci regulace respektovat soukromý majetek, bez možnosti personálních změn kvůli politicky motivovaným záminkám. Další je nutnost plánu s vědecky podloženou a jasnou vizí rozvoje města, který bude zároveň respektovat *genius loci* místa, bude citlivě pracovat s dosavadní zástavbou, ale především se nebude bát vytvářet odvážná řešení, která budou mít přesah do budoucnosti města. V neposlední řadě je to sjednocení vedení města a jeho jednotlivých částí – teprve začátkem 20. let se povedlo spojit město a jeho předměstí do jednoho celku a ukázalo se, že bez jednotného vedení ať už jde o lokální problémy, či budoucí vize, se velký celek, jakým Praha je, prostě neobejde. Tříštění vedení města na čím dál menší celky, jak se dnes pomalu děje, je ahistorické a pro budoucnost města nebezpečné.

A konečně je pro město potřeba osobnost, která bude schopná a bude mít síly k tomu, aby dané plány zdůvodnila, vysvětlila a prosadila. Meziválečná Praha se sice mohla pyšnit celou řadou odborníků a vysoce erudovaných architektů a urbanistů, kteří byli všichni silnými osobnostmi, ale chyběl zde někdo, kdo by je dokázal sjednotit a plán vysvětlit tak, aby se na něm všichni, nebo alespoň většina, shodli a byli pro jeho prosazení.

Zda-li je dobře, že se regulační plán pro hlavní město Prahu, pro Velkou Prahu, neuskutečnil, či ne, nechávám na posouzení čtenáře. I přesto je nutno a záhodno vzdát tehdejšímu vedení města a architektonické obci hold za to, že se všichni snažili Velkou Prahu posunout směrem k modernímu velkoměstu a že si tak dnes můžeme říkat „Jak by to asi vypadalo, kdyby byl realizován tento projekt...?“

9. Prameny a literatura

9.1 Prameny

Archiv hlavního města Prahy (AHMP)

- Fond Magistrát hlavního města Prahy I. – Protokoly sborů městské správy
- Fond Magistrát hlavního města Prahy I. – Referát IA. - hospodářský
- Fond Magistrát hlavního města Prahy I. - Referát IC.

Národní archiv (NA)

- Fond Ministerstvo veřejných prací
- Fond Ministerstvo železnic

Archiv Institutu pro rozvoj hlavního města Prahy (IPR Praha)

- Fond Příruční knihovna
- Fond Státní regulační komise
- Fond Max Urban

Archiv Pražských vodovodů a kanalizací (APVK)

- Fond Společná vodárna
- Fond Pražské vodovody
- Fond Pražská kanalizace

Archiv Dopravních podniků (ADPP)

- Fond Dopravní soutěž

Archiv Akademie věd (AAV)

- Fond Masarykova Akademie práce – Ústav rozvoje měst

9.2 Vydané prameny

Bašta Jan, Pražská otázka nádražní: s obecným úvodem do zařízení i provozu nádraží velkoměstských a ideovým návrhem přestavby nádraží i tratí pražského uzlu železničního., Praha 1923. Uloženo v NK.

Bechyně Stanislav, Kozák Bohumír, Přemostění nuselského údolí, Praha 1919 (1920). Uloženo v AMP.

Čistěcký Jiří, Vliv stavebních předpisů na hodnotu městských pozemků a bytovou otázku, Praha 1934. Uloženo v NK.

Fabinger František, Bytová otázka a zahradní město dle vzoru anglického, Praha 1931. Uloženo v NK.

Fabinger František, Jak budeme bydleti?, Smíchov, 1919. Uloženo v NK.

Fabinger František, Bytová otázka: zahradní město podle E. Howarda: sociální řešení bytové otázky. Část I., Hradec Králové, 1920. Uloženo v NK.

Fierlinger Otakar, Říha J. K., Město a upravovací plán, Praha 1932. Uloženo v NK.

Honzík Karel, Moderní byt, Praha 1929. Uloženo v NK.

Howard Ebenezer, Zahradní města budoucnosti, Praha 1924. Uloženo v NK.

Hruška Emanuel, Rozbor zdravotních a osidlovacích poměrů Velké Prahy, Praha 1935. Uloženo v NK.

Křeček Josef, Historie pražské kanalisace (od doby nejstarší do roku 1961), 1962, nevydáno. Uloženo v APVK.

Kubíček Alois, Velká Praha, Praha 1921. Uloženo v NK.

Kubišta Hynek, O vývoji státní bytové péče v našich zemích, O pozemkové, stavební a bytové politice v Československé republice, Praha 1928.

Máslo Eduard, Vzájemné vztahy mezi kanalisací a úpravou měst, Praha 1925.

Mikuškovice Alois, Technika stavby měst, Praha 1933. Uloženo v NK.

Kol. autorů, O pozemkové, stavební a bytové politice v Československé republice, Praha 1928. Uloženo v NK.

Ohlas soudobé inženýrské práce. Sborník vydaný k 10. sjezdu československých inženýrů v Praze v roce 1930, Praha 1930.

Pamětní spis stran upravení a rozšíření král. českého hlavního města Prahy. sl. zastupitelstvu měst pražských, Praha 1873. Uloženo v NK.

Procházka Ladislav, Zdravotnictví Velké Prahy. Popis, úkoly a návrh organizace, Praha 1922. Uloženo v NK.

Regulační plán Velké Prahy, Praha 1931. Uloženo v IPR Praha.

Sčítání bytů v Praze ze dne 1. prosince 1930, Praha 1935. Uloženo v APVK.

Statistická zpráva hlavního města Prahy za léta 1930 – 1933, Praha 1937. Uloženo v APVK.

Štafl Adolf, Stavební řád pro Prahu, Plzeň, Čes. Budějovice, Praha 1934. Uloženo v NK.

Štafl Adolf, Stavební řád pro Prahu, Plzeň, Čes. Budějovice, 2. vydání, Praha 1938. Uloženo v NK.

Teige Karel, Zahradní města nezaměstnaných, Praha 1933. Uloženo v NK.

Teige Karel (red.), Za socialistickou architekturu, Praha 1932. Uloženo v NK.

Urban Max, Dějiny plánování a výstavby hlavního města Prahy, díl 3, sešit 1- 12, nevydáno.
Uloženo v IPR Praha.

Vancí Jan, Návrhy na budoucí opatření Prahy vodou, Praha 1920. Uloženo v APVK.

Vlk Josef, ed. Chudinství královského hlavního města Prahy, Praha 1901. Uloženo v NK.

Vojtíšek Václav (red.), Praha v obnoveném státě Československém, Praha 1936. Uloženo v APVK.

Zákrejs Vladimír, Plány upravovací. Příručka pro funkcionáře, Praha 1923. Uloženo v NK.

Zákrejs Vladimír, Methodické řešení plánů upravovacích, Praha 1925. Uloženo v NK.

Zákrejs Vladimír, Praha budoucí: Praha zítřka, Praha 1922. Uloženo v AMP.

Zpráva o zdravotních poměrech hlav. města Prahy v letech 1910-1925, Praha 1928. Uloženo
v APVK.

9.3 Periodicky vydávané prameny

Architektura: spojené časopisy Stavba, Stavitel, Styl

Machoň Ladislav, Poznámky k práci Státní regulační komise, Architektura: spojené časopisy Stavba, Stavitel, Styl, r. 1939, roč. 1, s. 204 – 206.

Stavitel. Měsíčník pro architekturu

Říha J., K., Okružní třídy v regulačním plánu Prahy, Stavitel. Měsíčník pro architekturu, r. 1931, roč. 12, s. 25 – 29.

Plyn, voda a zdravotní technika

Snížek Eduard, Otázka zásobení Prahy vodou, Plyn a voda, r. 1937, roč. 17, č. 9, s. 396 – 398.

Schulz František, Zpráva o výsledcích soutěže, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a

zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 4 - 6.

Topinka František, Stručný přehled projektů, Soutěž na generelní projekt nových kanalizačních čistíren hlavního města Prahy. Zvláštní otisk z časopisu Plyn, voda a zdravotní technika, r. 1936, roč. 16, č. 4, s. 1 - 4.

Vondráček Bohumil, Vývoj stokování města Prahy, Plyn a voda, r. 1937, roč. 17, č. 6, s. 300 - 306.

Werstadt Karel, Řešení pražské otázky vodárenské v minulosti, v přítomnosti a v budoucnosti, Plyn a voda, r. 1932, roč. 12, č. 4, s. 109 - 111.

Za starou Prahu. Věstník pro ochranu památek

Petřínská komunikace zničí krásné zahrady malostranské, Za starou Prahu. Věstník pro ochranu památek, r. 1927, roč. 12, č. 3, s. 1 - 4.

Prisching Ladislav, Pražské vodárenství, Ochrana památek. Věstník klubu za starou Prahu a jeho odborů, r. 1952, roč. 27, č. 7, s. 59 - 62.

Příspěvek k posudku komunikační sítě vnitřního města, Za starou Prahu. Věstník pro ochranu památek, r. 1927, roč. 12, č. 2, s. 9 - 11.

Technický obzor. Časopis československých inženýrů

Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237 - 239, 283 - 286, 299 - 303, 320 - 326.

Mölzer Eustach, Nynější stav městské rychlodráhy v Praze, Technický obzor, r. 1939, roč. 48, s. 145 - 148, 166.

Pech František, Umístění nové pražské čistírny, Technický obzor, r. 1950, roč. 58, č. 12, s. 183 - 187.

Smolík Jiří, Štěpánek, Josef, Snižte Letenskou pláň, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1938, roč. 46, s. 345 - 350.

Snížek Eduard, Nová pražská vodárna v Podolí a její vývoj po stránce vodárenské a stavební, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1928, roč. 36, č. 10 - 11.

Zika Eduard, O vývoji a nynějším stavu pražské kanalizační otázky, jakož i o jejím řešení v

budoucnu, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1930, roč. 38, č. 10, s. 177 – 182.

Stavitelské listy

Sagittarius, Pokus o rozřešení problému Petřínské cesty v Praze, Stavitelské listy, r. 1935, roč. 31, s. 101 – 103.

Sagittarius, O Petřínské komunikaci, Stavitelské listy, r. 1937, roč. 33, s. 109 – 113.

Schneiberg Matyáš, Komunikace letenská, Stavitelské listy, r. 1935, roč. 31, s. 245 – 246.

Schneiberg Matyáš, Komunikační problémy vnitřní Problémy, Stavitelské listy, r. 1935, roč. 31, s. 269 – 272.

Vanický Václav, Regulace Invalidní louky Praha-Karlín, Stavitelské listy, r. 1933, roč. 29, s. 151 – 156.

Stavba měst a venkovských obcí

Almer J., O přestavbě a úpravě starých, historických měst, Stavba měst a venkovských obcí. Zprávy Ústavu pro stavbu měst při Masarykově akademii práce v Praze, r. 1930, roč. 4, s. 71 – 80.

Hruška Emanuel, Problém průběžných komunikací na Starém městě, Stavba měst a venkovských obcí. Zprávy Ústavu pro stavbu měst při Masarykově akademii práce v Praze, r. 1930, roč. 4, s. 90 – 88.

Hübschmann Bohumil, Studie malostranského popředí Mánesova mostu, Stavba měst a venkovských obcí. Zprávy Ústavu pro stavbu měst při Masarykově akademii práce v Praze, r. 1930, roč. 4, s. 25 – 27.

Mölzer Eustach, Pozemková politika ve stavebním řádu, Stavba měst a venkovských obcí. Zprávy Ústavu pro stavbu měst při Masarykově akademii práce v Praze, r. 1930, roč. 4, s. 16 – 23.

Věstník hlavního města Prahy

Fikejzl Jiří, Zachraňme Prahu před vodovodní kalamitou, Věstník hlavního města Prahy, r. 1937, roč. 44, č. 6, s. 85 – 86.

Jeřábek Jaroslav, Návrh zákona o přemostění Nuselského údolí v Praze, Věstník hlavního města Prahy, r. 1933, roč. 40, č. 3, s. 32 – 33.

Pavlaňský Jaroslav, Práce ústředního výboru vodárenského hlavního města Prahy od převratu až do konce měsíce září roku 1926, in: Věstník hlavního města Prahy, r. 1926, č. 43, s. 677.

Pavlaňský Jaroslav, Zásobení Velké Prahy vodou, Věstník hlavního města Prahy, r. 1928, roč. 35, č. 1, s. 2 – 9.

Opatrný Alois, Nynější stav zásobení vodou hl. m. Prahy, Věstník hlavního města Prahy, r. 1930, roč. 37, č. 26, s. 737 – 739.

Vondráček Bohuslav, Vliv rozvoje Prahy a obcí okolních na čistotu vody vltavské v Praze, Věstník hlavního města Prahy, r. 1931, roč. 38, č. 36, s. 769 – 773.

Žižka Rudolf, Usměrnění dalšího stavebního vývoje města Prahy, Věstník hlavního města Prahy, r. 1933, roč. 60, č. 16-17, s. 349 – 357

Zprávy Veřejné služby technické

Čížek Ladislav, Povšechný projekt ústředních jatek a dobytčího trhu pro Velkou Prahu a Malešice, Zprávy veřejné služby technické, r. 1925, roč. 7, s. 283 – 288.

Bechyně Stanislav, Jak budeme stavěti mosty?, Zprávy veřejné služby technické, r. 1919, roč. 1, s. 120 - 125.

Friedrich Karel, K otázce staviva Nuselského viaduktu, Zprávy veřejné služby technické, r. 1919, roč. 1, s. 66 - 70.

Janota Jaroslav, O státní regulační komisi pro hlavní město Prahu a okolí, Zprávy veřejné služby technické, r. 1922, roč. 4, s. 396 – 398.

Sokol Jan, Návrh úpravy Klárova v Praze, Zprávy veřejné služby technické, r. 1933, roč. 15, s. 10 - 11.

Vondráček Bohuslav, První velké kanalizační stavby pro novou ústřední čistící stanici kanalizační v Praze, Zprávy veřejné služby technické, r. 1938, roč. 20, s. 35 - 41.

Architekt SIA. Časopis československých architektů.

Prof. Bažant, Kopeček Ladislav, ing. Černý, Chochol Josef, Soutěžný návrh s heslem "Volný rozhled", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 165 - 167.

Diskuse o reformě soutěžného řádu, Časopis československých architektů. Měsíčník pro

architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 79 - 82.

Dnešní poměry bytové a snahy po zlepšení půdorysu obytného domu, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 105 - 108.

Engel Antonín Ministerstvu veřejných prací, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 149-150.

Engel Antonín, O komunikačním problému pražském, se zvláštním zřetelem k Letenské otázce, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 130-149.

Fikr Miloš, Návrh zahradního města v Lahovicích u Zbraslavě, Časopis československých inženýrův a architektů. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 51-53.

H., Státní regulační komise, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 98.

Hofman Vlastislav, Kopeček Ladislav, Technická zpráva k projektu "5x:279", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 163-164.

Hospodářský program výstavby Velké Prahy do výstavy v r. 1942, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 33-41.

Chochol Josef, Budova státní galerie na Malé straně, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 50 - 53.

Chochol Josef, Soutěž na úpravu pobřežní části Malé strany. Heslo: "Nové i staré", Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 35 - 47.

Chochol Josef, Soutěže z oboru architektury a staveb pozemních, Časopis československých architektů, r. 1922. roč. 21, s. 243-247.

J. B., Nařízení vlády československé ze dne 21. května 1921 o finanční podpoře stavebního ruchu, Časopis československých inženýrův a architektů. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s.62-82.

- J. Š., O zastavění Letné a okolí, Časopis československých inženýrův a architektův. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 8.
- Janák Pavel, Dispozice, půdorys obytného domu. Přehled jeho vývoje v Praze, Architekt SIA, r. 1932, roč. 30, s. 143-146.
- Jelínek M., Námitky a poznámky k vyloženému návrhu petřínské komunikace a okolního území, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 101-102.
- K otázce mrakodrapů v Praze, Časopis československých inženýrův a architektův. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 8-9.
- Kopeček Ladislav, Křížek J., Josef Chochol, Soutěžný návrh s heslem "Neporušené údolí", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 168.
- Klenka R., Soutěžný návrh na regulaci pozemků ve čtvrti svatopetrské s náčrty ministerských budov v Praze, Časopis československých inženýrův a architektův. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 43-49.
- Krise Jindřich, Ku pražskému dálnicovému okruhu, Architekt SIA, r. 1939, roč. 38, s. 121-129.
- Koula Emil, Soutěž na přemostění nuselského údolí, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 155.
- Letná - odpověď. (Týká se minulého složení státní regulační komise), Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 225 - 229.
- Lisková Jarmila, Nájemní dům v současné výstavbě Velké Prahy, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 55-103.
- Lisková Jarmila, Šula Ivan, Soutěžný návrh "Ve třech etapách", Architekt SIA, r. 1933, roč. 32, s. 65-70.
- Lisková Jarmila, Šula Ivan, Jak se bydlí ve Velké Praze, Architekt SIA, r. 1934, roč. 33, s. 33-38.
- Mikuškovice Alois, Pražský regulační plán, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 33-39.
- Mölzer Eustach, Regulační problém Velké Prahy, Časopis československých architektů. Měsíčník pro

architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 74 - 82.

Mölzer Eustach, Severovýchodní sektor, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 6 - 7.

Mölzer Eustach, Velká Praha - technicko-hospodářský problém, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 225-238.

O Letnou, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 79, 104.

O., Návrhy zákonů na řešení otázky bytové, Časopis československých inženýrů a architektů. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s. 11.

Odpověď. (Výklad pamětního spisu a slovo o solnessovském epigonství.), Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 127-129.

P. F., Neporušená stráž?, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 241.

P. V., Sestavení nového řádu stavebního, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s.29-30.

Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení Letenského problému - dle návrhu Státní regulační komise, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 26 - 27.

Pamětní spis Spolku čs. architektů a inženýrů k řešení Letenského problému, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 216 - 218.

Petřínská komunikace - veřejná rozprava a kritika úředního návrhu, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 1-10, 18-31, 110-112.,

Pícha, Václav, Několik poznámek k výstavě soutěžných návrhů na most přes Nuselské údolí v Praze, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 156-162.

Populační studie Velké Prahy pro účely státní regulační komise, Časopis československých

architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 199 - 200.

Prohlášení Spolku československých inženýrů odbor Praha k vyloženému plánu polohy komunikace petřínské a okolí, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 190-192.

Procházka Ladislav, Hygienické předpoklady pro regulační plán Velké Prahy, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 90, 150 - 154, 192 - 198.

Průvodní zpráva soutěžného návrhu na úpravu a a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola. 2. cena - Maxim Šimáček - Heslo: "Město vidím veliké", Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 3-6.

Redakce, Naše glosy k soutěži na regulaci Malé Strany, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 88 - 89.

Redakce, O Letenský problém, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 58 - 60.

Redakce, Rozřešení regulace okolí Emauz, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 190-194.

Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 3-17.

Redakce, Soutěž na přemostění Nuselského údolí, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 155-172.

Redakce, Spolupráce státu a Prahy při budování hlavního města, Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, s. 14-15.

Redakce, Výsledek čtyřicetiletého studia Letenské otázky, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 154-156.

Redakce, Výsledek soutěže na vyřešení komunikačních spojů z vnitřního města do severozápadní a západní oblasti hl. města Prahy, Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, s. 1-10.

Regulační studie o Starém městě pražském, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 82-86.

Semrád S., Stavební vývoj Prahy v první a ve druhé republice, Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, s. 12-14.

Sekla, Tkalců J., Čestné uznání heslo "Horizontála", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 168.

Schvalovací dekret min. veřejných prací přehledného regulačního a zastavovacího plánu Letné, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 104 - 107.

Schwarzer Emil, Úprava Vltavy v oblasti Velké Prahy, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 201 - 210.

Skupina architektů, Regulace Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 189 - 190.

Soutěžné návrhy regulace severovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 7 - 19, 33 - 43, 61 - 71.

Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 2 - 23.

Staré město pražské a ochrana památek, Architekt SIA, r. 1936, roč. 35, s. 7 - 16

Státní regulační komise v Praze, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 168 - 172.

Stránský-Šlégl, Nový regulační plán města Prahy, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 139 - 149.

Svoboda František, Švarc Bohumil, Vaněček Miloš, Studie Petřínské komunikace, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 25 - 34.

V. P., Pražské regulační problémy a jejich řešení, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 97 - 98.

V. P., Soutěž na úpravu a zastavění Smíchova, Košíř, Radlic a Motola. Výpis ze soutěžního protokolu

státní regulační komise, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 26 - 28.

V. Z., K otázce mrakodrapů v Praze, Časopis československých inženýrův a architektův. Architektonický obzor, r. 1921. roč. 20, s.8-9.

Vaněček Miloš, Bytové otázky Velké Prahy a jejich řešení 1, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1924, roč. 23, s. 185 - 194.

Vaněček Miloš, Bytové otázky Velké Prahy a jejich řešení 2, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 21 - 31.

Vaněček Miloš, Bytové otázky Velké Prahy a jejich řešení 3, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 66 - 67.

Vaněček Miloš, Bytové otázky Velké Prahy a jejich řešení 4, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 151 - 156.

Vaněček Miloš, Bytové otázky Velké Prahy a jejich řešení 6, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 205 - 210.

Vaněček Miloš, Ještě připomínky k soutěži na spojení severozápadní a západní oblasti města Prahy s centrem. (Veřejná doprava.), Architekt SIA, r. 1938, roč. 37, s. 50-53.

Vaněček Miloš, K otázce pražských rychlodrah, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 65-77.

Vaněček Miloš, Postup řešení soutěžného návrhu "Střední cestou" z pražské dopravní soutěže, Architekt SIA, r. 1933, roč. 32, s. 17-30.

Vaněček Miloš, Poznámky k výsledku soutěže na činžovní domy s nejmenšími byty, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1925, roč. 24, s. 185 - 197.

Vaněček Miloš, Rozřeší se bytová krise ve Velké Praze?, Časopis československých architektů.

Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1926, roč. 25, s. 33 - 37.

Vaněček Miloš, Úprava komunikací Velké Prahy vzhledem k rychlé dopravě automobilové, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 67-76.

Viktora, Vaněček Miloš, Čestné uznání heslo "8. patro", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 168.

Werstadt Karel, Zásobení měst vodou s ohledem na zastavovací plán, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1930, roč. 29, s. 73 – 75.

Zákrejs Vladimír, Řešení Prahy s hlediska národního státu, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1923, roč. 22, s. 212 - 215.

Záruba-Pfeffermann Josef, Letná, Časopis československých architektů. Měsíčník pro architekturu, stavbu měst, scénické umění a umělecký průmysl, r. 1926, roč. 25, s. 103 - 113.

Záruba-Pfeffermann Quido, Petřínská komunikace – k návrhu „spodní“ trasy, Architekt SIA, r. 1937, roč. 36, s. 8, 10.

Zásadní prohlášení skupiny architektů na valné hromadě syndikátu výtvarných umělců, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 70-72.

Stavba. Měsíčník pro stavební umění

Anketa o návrhu regulae Starého města, vypracované pracovní skupinou SIA, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 16 - 17.

Bytová krise, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1933-34, roč. 12, s. 65 - 75.

Čtrnáctý František X., Regulační poznámky k Nové Praze, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1929-30, roč. 7, s. 116 - 117.

Dlouhý Jaroslav, Bytová péče pražské obce, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 141 - 143.

Domy s nejmenšími byty Obecně prospěšné akc. společnosti pro stavbu domů s malými byty v

Praze XIV, na Pankráci, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 3 - 14.

Fierlinger Otokar, Mikuškovice, Alois, K osidlovací otázce v Československé republice, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 132 - 135.

Hruška Emanuel, Dopravní problémy Velké Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1933-34, roč. 12, s. 93 - 96, 125 - 126.

Hruška Emanuel, K otázce pražské rychlodráhy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 16.

Hruška Emanuel, K otázce přemostění nuselského údolí v Praze, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1933-34, roč. 12, s. 124.

Hruška Emanuel, K regulačnímu plánu Nového města pražského, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 140.

Hruška Emanuel, Nový regulační plán Letné, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 59.

Hruška Emanuel, O přímé spojení Břevnova a Masarykova stadionu se středem města, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 33 - 34.

Hruška Emanuel, O stavebním vývoji Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1933-34, roč. 12, s. 142 - 144.

Hruška Emanuel, pět epilog k petřínské komunikaci, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 22 - 23.

Hruška Emanuel, Příspěvek k výstavbě moderních měst, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1931-32, roč. 10, s. 55 - 62.

Hruška Emanuel, Soutěž na vyřešení dopravního spojení severozápadního sektoru Velké Prahy se středem města, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 109 - 112.

Hruška Emanuel, Praha potřebuje jednotného vedení veřejných investic, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 185 - 186.

- Chlumecký Miroslav, Pražská nádraží, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1925-6, roč. 4, s. 117 - 128.
- Chochol Josef, Potřeba nového bytového zákona, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1928-9, roč. 7, s. 133 - 136.
- Ideová soutěž na náčrty nájemních domů s malými byty obce Pražské v Praze-Břevnově, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 146 - 152.
- J. E. K., Mezinárodní federace pro zahradní města a stavbu měst, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 79 - 80.
- Janů Karel, Štursa Jiří, Voženílek Jiří, K otázce bydlení a bytové stavebnictví, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 161 - 174.
- Jednoduché řešení, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1927-1928, roč. 6, s. 4-6.
- Kittrich Josef, Hannauer Karel, Bytová krise, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1931-32, roč. 9, s. 53 - 55.
- Koula J. E., Ekonomie a forma (Na okraj soutěže na přemostění Nuselského údolí), Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1927-8, roč. 6, s. 1 - 10.
- Ks., Soutěž na regulaci pobřežní části Malé strany, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 23 - 24.
- Ks., Ústav pro stavbu měst při Masarykově akademii práce, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 9, 23 - 24.
- Kubeš Luděk, Storch, Karel, Bydlení a bytové formy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 173 - 186.
- Kubišta H., O malých bytech v ČSR, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 130 - 131.
- Kysela Ludvík, Úsilí o řešení komunikační sítě pražské (k novým návrhům Státní regulační komise), Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 2 - 7.

- Libra F. A., Vliv zákona o stavebním ruchu na půdorys bytu, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 139 - 140.
- Mikuškovice Alois, K regulaci Nového města, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1931-32, roč. 10, s. 86 - 94.
- Mikuškovice Alois, Od pražského plánu ku plánování pražské oblasti, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 155 - 156.
- Mikuškovice Alois, Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1931-32, roč. 10, s. 170 - 177.
- Nové stádium v řešení otázky letenské, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 121 - 123.
- Nový základní stavební řád pro ČSR, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 54 - 55.
- Obytné domy pražské obce v Praze-VII, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 75 - 76.
- Otázky veřejné dopravy v Praze, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 154.
- Polka F., Ulice městské se stanoviska komunikačně-hospodářského, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1923, roč. 2, s. 131 - 135.
- R., Regulace Klárova v Praze, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1925-6, roč. 4, s. 172 - 173.
- Redakce, Soutěž družstva "Včely" na domy s nejmenšími byty ve Vršovicích, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1931-32, roč. 10, s. 11 - 17.
- Redakce, K otázce regulace Prahy a činnosti Státní regulační komise pro Prahu a okolí, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1925-6, roč. 4, s. 97 - 99.
- Redakce, K soutěži na zastavovací plán Letné, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1928-9, roč. 7, s. 113 - 128.
- Redakce, O státní regulační komisi, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 102 -

106.

Redakce, O státní regulační komisi, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 82 - 87.

Redakce, Soutěž na přemostění Nuselského údolí, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1927-8, roč. 6, s. 19 - 29.

Sokol Jan, K úpravě Letenské pláně, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 156 - 158.

Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba. Měsíčník pro stavební umění roč. 6, r. 1927-1928, s. 19-28.

Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 26 - 54.

Soutěžné plány na konstrukci mostu přes nuselské údolí, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 16.

Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926-7, roč. 5, s. 99 - 111.

Starý Oldřich, Plán a kvalita ve výstavbě Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1934-35, roč. 13, s. 113 - 122, 159 - 160.

Starý Oldřich, Poznámky k soutěži na stadion v Bráníku u Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1929-30, roč. 8, s. 33 - 46.

Stibor O., K novému zákonu o stavebním ruchu - zvláště pak ke kapitole V. péče o chudé, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1936-37, roč. 14, s. 141 - 142.

Teige Karel, Mrakodrapy v Praze, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926-7, roč. 5, s. 59 - 61.

Tři v jednom, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1927-8, roč. 6, s. 7-8.

Z., O úpravě Dejvic, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 136 - 138.

Zákrejs Vladimír, Vědecké základy stavby měst, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 6 - 11.

Železniční otázka Velké Prahy, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1937-38, roč. 15, s. 165 - 171.

Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl.

Anketa o Petřínské komunikaci, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 188 - 194.

Dienzenhoferův pavilon, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1929-1930, r. 9 (14), s. 136 - 137.

Dryák Alois, K zákonu o stavebním ruchu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926-1927, r. 7 (12), s. 155 - 156.

Dvořák Vilém, Přehled vývoje Letenské otázky, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 31 - 33.

Engel Antonín, Letenský problém a můj názor na jeho řešení, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 54 - 58.

Hruška Emanuel, Křižovatky, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1933-1934, r. 13 (18), s. 88 - 96.

Hruška Emanuel, Nová dopravní tepna v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 179 - 183.

Hruška Emanuel, Petřínská komunikace a její funkce v organismu města, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-1933, r. 12 (17), s. 135 - 138.

Hruška Emanuel, Soudobé tendence v osidlování, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 190 - 191.

Hübschmann Bohumil, „Vhodnější návrhy“ místo Petřínské komunikace, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 183 - 185.

Hübschmann Bohumil, Dobová architektura proti Staré Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 188 - 189.

Hübschmann Bohumil, Jak likvidovati revoluční zákon o Státní regulační komisi, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 43.

Hübschmann Bohumil, Komunikační síť Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 10 - 17.

- Hübschmann Bohumil, Letná, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), s. 149 – 165.
- Hübschmann Bohumil, Letná, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 5 – 6, 13.
- Hübschmann Bohumil, Malá strana a Mánesovo předmostí, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 132 - 134.
- Hübschmann Bohumil, Malá Strana, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 27 – 51.
- Hübschmann Bohumil, Nejnaléhavější komunikační problém Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 192 – 193.
- Hübschmann Bohumil, O Letné, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1938, r. 17 (21), s. 57.
- Hübschmann Bohumil, Petřínská komunikace, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 85 - 93.
- Hübschmann Bohumil, Petřínské sady, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 172 - 173.
- Hübschmann Bohumil, Předmostí Mánesovo a Státní galerie, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 77 - 78.
- Hübschmann Bohumil, Regulace Malé strany u Mánesova mostu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 128 - 129.
- Hübschmann Bohumil, Regulační ideové vyřešení území Invalidovny v Karlíně, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-1933, r. 12 (17), s. 4 – 7.
- Hübschmann Bohumil, Soutěžný návrh "Eldra" z dopravní soutěže Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-1933, r. 12 (17), s. 109 - 120.
- Hübschmann Bohumil, Strahov a Letná, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 79 - 80.
- Hübschmann Bohumil, Syndikát výtvarných umělců, Návrh výstavby na Petrském nábřeží. Budova ministerstva veřejných prací, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 124 – 158.

- Hübschmann Bohumil, Umístění parlamentu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 149 – 151.
- Hübschmann Bohumil, Vliv komunikační sítě na otázku Letenskou, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), s. 27 - 45.
- Hübschmann Bohumil, Zmatek do regulačních principů plánu Státní regulační komise pro hlavní město Prahu vnášejí odborníci, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1938, r. 17 (21), s. 61 - 63.
- J. Kž., Pražská nádraží, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 191 – 192.
- Janák Pavel, Byt a jeho současné proměny. Jak proměnil se náš byt za 50 let?, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 8 – 15, 32 – 35.
- Janák Pavel, K novému půdorysu malého městského bytu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 67 – 70.
- Janák Pavel, K regulaci Starého města v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1928-1929, r. 9 (14), s. 98 – 104.
- Janák Pavel, Po soutěži, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1929-1930, r. 9 (14), s. 197 - 199.
- Janák Pavel, Příspěvky ku stavbě měst, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 43 – 47, 102 – 107, 135 - 139.
- Janák Pavel, Příspěvky ku stavbě měst, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1928-1929, r. 9 (14), s. 4 – 7.
- Janák Pavel, Rozřešili jsme malý byt, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 81 - 83.
- Janák Pavel, Schodišťový nebo pavlačový dům jako typ domů s malými byty? Etážový byt jako typ malého bytu?, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 4 - 6.
- Janák Pavel, Směrnice pro úpravu Pankráce v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 41 - 44.
- Janák Pavel, Soumrak průkopu a tunelu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký

průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 59 - 62.

Janák Pavel, Soutěž "Včely" v číslicích, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 91 - 92.

Janák Pavel, Sto let obytného domu nájemného v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1933-1934, r. 13 (18), s. 15 – 18, 39 – 42, 55 – 65, 86 – 87.

Jest uplatňování regresu oprávněno?, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1933-1934, r. 13 (18), s. 177, 180.

K projektům soutěže na regulaci Letné a okolí Hradu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 35 - 54.

Kadlec František, Příspěvek k řešení pozemkového problému vestavbě měst, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1933-1934, r. 13 (18), s. 5 – 14.

Kubíček Alois, O novou Prahu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 29 - 31.

Kubíček Alois, Přehrady a nebezpečné orientační majáky hlavního města Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1938, r. 17 (21), s. 58 - 60.

Lo., Jaké plochy zabírají nádražní úpravy ve velkých městech, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 159 – 160.

Lo., Osud náměstí Republiky, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 169 – 170.

Machoň Ladislav, Barek Josef, Návrh Petřínské cesty, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 93 - 95.

Machoň Ladislav, Regulace Vršovic, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 176 - 778.

Memento posledních soutěží, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926-1927, r. 7 (12), s. 73 – 74.

Mölzer Eustach, Úprava dopravních poměrů ve Velké Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 64 - 67.

Mölzer Eustach, Vývoj komunikační otázky letenské, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 4 – 10.

- Mölzer Eustach, Zpráva o principiálním a zastavovacím řešení Letné dle návrhu Státní regulační komise pro Velkou Prahu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1922-1923, r. 3 (8), s. 21- 26.
- Mu., Československý stát a jeho hlavní město, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926-1927, r. 7 (12), s. 116.
- „Naše poměry“, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 63 – 65.
- Nejmenší domek, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 179 – 190.
- O. R., O novou Prahu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 109 – 112, 124 – 126.
- Posudek poroty o návrhu „Eldra“ z dopravní soutěže Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-1933, r. 12 (17), s. 125 - 128.
- Posudek poroty o návrhu „Klíč“ z dopravní soutěže Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1932-1933, r. 12 (17), s. 121 – 125.
- Přípravy Státní regulační komise pro veřejnou soutěž regulačního plánu severovýchodního sektoru hlavního města Prahy s okolím, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1923-1924, r. 4 (9), s. 15 – 16, 51 – 54, 70 – 73.
- R., Petřínská komunikace, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1938, r. 17 (21), s. 15.
- R., Povinnost dobudovat hlavní město, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 190 – 191.
- R., Poznámky k Petřínské komunikaci, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 143 – 145, 162 – 163.
- Redakce, Anketa o železniční otázce pražské, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 18 – 19.
- Redakce, K soutěži letenské, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 103 – 104.
- Redakce, K osnově zákona o podpoře stavebního ruchu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu

- měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 139 – 143.
- Redakce, Mrakodrap spasí nás!, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926-1927, r. 7 (12), s. 159 – 160.
- Redakce, Novostavba parlamentní budovy a letenská soutěž, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 71 – 72.
- Redakce, Potřebujeme v Praze mrakodrapy?, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 137.
- Redakce, O komunikační problém Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1929-1930, r. 9 (14), s. 19.
- Regulační plán pražské, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1927-1928, r. 8 (13), s. 21- 22.
- Roštlapil Václav, O umístění sněmovních budov v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1928-1929, r. 9 (14), s. 110 – 112.
- Sigma, K pražské železniční otázce, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 14 – 16.
- Soutěž na zastavovací plán Letenské pláně 1928, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1928-1929, r. 9 (14), s. 89 – 97.
- Společnost architektů v Praze, Dopis primátorovi, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 44.
- Společnost architektů v Praze, K bytové akci Ústředního sociální pojišťovny v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 44a.
- Šejna Josef, Referát o Petřínské komunikaci, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 80 – 85.
- Šestiletí Státní regulační komise, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 166 – 168.
- Šrámek František, Generální projekt úpravy Petřína a trasy lanové dráhy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 9 - 12.
- Úprava Malé Strany při mostu Mánesově, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 199 – 202.

- Urban Max, "Kritika" regulačního plánu pro Staré město, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1929-1930, r. 9 (14), s. 17.
- Urban Max, Petřinská cesta, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1926-1927, r. 7 (12), s. 81, 84 – 85, 109.
- Urban Max, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 99 - 109.
- Urban Max, Stavební ruch ve vnitřní Praze 1918 – 1928, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1928-1929, r. 9 (14), s. 8.
- Urban Max, Více vzduchu, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1934-1935, r. 14 (19), s. 185 – 188.
- Verwilghen Raphael, Doprava v plánu regionálním, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1924-1925, r. 5 (10), s. 179 - 198.
- Výtah ze zápisu o jednání Státní regulační komise jako poroty k posouzení soutěžných prací na úpravu a zastavění pláň Letenské a okolí, Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 33 - 34.
- Wirth Zdeněk, Pražské serpentiny, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), s. 58 - 59.
- Wirth Zdeněk, Pražské serpentiny, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1936-1937, r. 16 (20), s. 69.
- Zázvorka Jan, K projektu soutěže na náčrty nájemných domů s malými byty vypsané Ústřední sociální pojišťovnou v Praze, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s. 1 - 3.
- Zázvorka Jan, Soutěž na získání vzorných typů pro činžovní domy s nejmenšími byty, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1925-1926, r. 6 (11), s. 20 – 21.

9.4 Kvalifikační práce

Brůhová Klára, Praha nepostavená. Nerealizovaný urbanismus v Praze a téma vltavských břehů v kontextu přerodu města v moderní metropoli. Disertační práce Fakulty architektury na Českém vysokém učení technickém, Praha 2014.

Dostálík Jan, Projevy environmentálního myšlení v české teorii architektury a urbanismu první

poloviny 20. století. Diplomová práce Fakulty sociálních studií Masarykovy univerzity, Brno 2010.

Drnek Kryštof, Praha a její logistické zázemí. Proměny města a jeho technických sítí v letech 1913-1952. Rigorózní práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2011.

Drnek Kryštof, Praha - od zemské metropole monarchie k hlavnímu městu republiky. Vývoj logistického zázemí města v letech 1913-1952. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2010.

Gecko Tomáš, Trh stavebních hmot v Předlitavsku a Československu v letech 1873-1938. Formování, vývojové tendence, kartelizace. Disertační práce fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2017.

Chalupníková Naděžda, Ing. Eustach Mölzer jako technik ve službách pražské obce a architekt meziválečného systému veřejné dopravy v hlavním městě Praze. Bakalářská práce Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy, Praha 2015.

Junek Tomáš, Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému plánování. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2009.

Košacký Marcel, Vývoj pražské kanalizace v 19. a 20. století. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2000.

Morkus Josef, Územní studie v podmínkách Prahy se zaměřením na řešení urbanistické koncepce. Disertační práce Fakulty architektury na Českém vysokém učení technickém, Praha 2010.

Viktorínová Jana, Proměny pražské periferie. Bývalá nouzová kolonie Na Slatinách. Diplomová práce Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, Praha 2010.

9.5 Literatura

Alexander Anthony, Britain's new towns: garden cities to sustainable communities, Londýn 2009.

Geddes Patrick, Early urban planning. [Vol.] 4, Cities evolution, Londýn 1998.

Drnek Kryštof, Projekt okružního dopravního systému v meziválečné Praze, in: Jak psát dějiny velkých měst? Ed. Radana Červená, Tomáš Dvořák, Aleš Vyskočil. Brno 2016, s. 453 – 463.

Drnek Kryštof, Generelní projekt nové čistící stanice pro Velkou Prahu ve třicátých letech dvacátého století, SOVAK, r. 2016, roč. 25, č. 12, str. 7-9.

- Drnek Kryštof, „Místní občané ani okna nemohou otevírati.“ Vývoj pražské kanalizace v 1. pol. 20 století a její problémy se zápachem z čistící stanice v Bubenči a znečištěním Vltavy, in: Sklenářová, S. (ed), České, slovenské a československé dějiny 20. století VI., Ústí nad Orlicí 2012, s. 147 – 154.
- Drnek Kryštof, Petřínská komunikace. Zapomenutý projekt výpadové komunikace přes Petřínský vrch, in: Hradecký, T., Horák, P. a kol., České, slovenské a československé dějiny 20. století VII., Ústí nad Orlicí 2012, s. 59 – 70.
- Drnek Kryštof, Prague's water supply station in Podolí – solution of the problems with clean water in 1930', Acta Polytechnica, r. 2011, roč. 51, č. 5, s. 33 – 38.
- Drnek Kryštof, "Pro potřeby domácí jest voda tvrdá nepříhodná..." Nerealizovaný projekt Štěchovického vodovodu na užitkovou vltavskou vodu v 1. pol. 20. století, in: Hradecký, T., České, slovenské a československé dějiny 20. století. VIII., Ústí nad Orlicí 2013, s. 229-238.
- Drnek Kryštof, Štěchovický vodovod, SOVAK, r. 2015, roč. 24, č. 11, str. 20/356-21/357.
- Fischer Jan, Fischer Ondřej, Pražské mosty, Praha 1985.
- Holec František, Zápas o Velkou Prahu, in: Pražský sborník historický, r. 1970, roč. 5, s. 120 – 135.
- Horská Pavla, Maur Eduard, Musil Jiří, Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa, Praha 2002.
- Hrůza Jiří, Města utopistů, Praha 1967.
- Hrůza Jiří, Město: Praha, Praha 1989.
- Hrůza Jiří, Svět měst, Praha 2014.
- Hrůza Jiří, Praha v plánech a projektech: od středověku po současnost: katalog výstavy, Praha 1999.
- Janáček Josef, Vyprávění o Staroměstské radnici, Praha 1961.
- Jásek Jaroslav, Klenot města. Historický vývoj pražského vodárenství, Praha 1997.
- Jásek Jaroslav, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006.

- Jásek Jaroslav, Vrbová Alena, Palas Jan, Pražské kaly, Praha 2009.
- Jásek Jaroslav, Krajčí Petr, Grohmanová Zora, Valchářová Vladislava, Ješuta Jaroslav, Beneš Jaroslav, Podolská vodárna a Antonín Engel, Praha 2002.
- Jiřikovská Vanda, Pražské nouzové kolonie, Praha 1971.
- Kubů Eduard., Pátek J., Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami, Praha 2000.
- Míka Zdeněk. a kol., Dějiny Prahy v datech, Praha 1989.
- Mumford Lewis, The highway and the city. 1st ed, New York 1964.
- Musil Jiří, Ryšavý Zdeněk, Velíšková Libuše, Dlouhodobý vývoj aglomerací v ČSR. Praha 1984.
- Obadalová Miroslava, Státní bytová politika v první Československé republice, in: Co nevíme o první Československé republice. Záznam z diskuze pořádané 25. března 1999 v Cefres v Praze, Praha 1999, s. 93 – 94.
- Palas Jan, O historii pražské kanalizace se zvláštním zřetelem k čistící stanici v Bubenči, Praha 2002.
- Pešek Jiří, Od aglomerace k velkoměstu, Praha 1999.
- Pešek Jiří, Ledvinka Václav, Praha, Praha 2000.
- Petrusek Miloslav, Vodáková Alena, Maříková Hana, Velký sociologický slovník. Praha 1996.
- Robek Antonín (red.), Moravcová Miriam (red.), Šťastná Jarmila (red.), Stará dělnická Praha. Život a kultura pražských podniků 1848-1939, Praha 1981.
- Rákosník Jakub, Odvrácená tvář meziválečné prosperity: nezaměstnanost v Československu v letech 1918-1938, Praha 2008.
- Schorske Carl E., Vídeň na přelomu století, Brno 2000.
- Stříteský Hynek (ed.), Fenomén ČKD. Příspěvek k dějinám pražského strojírenského koncernu Českomoravská-Kolben-Daněk, Praha 2014.
- Štěpánek Ladislav, Vývoj pražských nouzových kolonií a život jejich obyvatel, Pražský sborník historický, r. 11, Praha 1979, s. 139 – 153.
- Švácha Rostislav, The architecture of new Prague 1895-1945, Cambridge 1995.
- Voženílek Jiří, ed., Stavba měst a vesnic: urbanistická příručka, Praha 1957.

10. Seznam tabulek

Tabulka 1: Soutěžní projekty pro Severozápadní sektor	45
Tabulka 2: Soutěžní projekty pro Jihozápadní sektor	54
Tabulka 3: Soutěžní projekty pro Jihovýchodní sektor	61
Tabulka 4: Soutěžní projekty pro Severovýchodní sektor	68
Tabulka 5: Soutěžní projekty pro Malou Stranu.....	73
Tabulka 6: Počty bytů podle počtu místností v pražských bytech k roku 1930.....	79
Tabulka 7: Průměrná výše nájemného v roce 1934.....	81
Tabulka 8: Průměrná přelidněnost bytů v Praze v roce 1934.....	81
Tabulka 9: Soutěžní projekty na malé byty na Pankráci	87
Tabulka 10: Tabulka projektů na novou čistírnu odpadních vod.....	97
Tabulka 11: Původní rozdělení projektů	99
Tabulka 12: Projekty na Petřínskou komunikaci	137
Tabulka 13: Projekty soutěže na dopravní spojení severozápadního sektoru.....	152
Tabulka 14: Soutěžní projekty na most přes nuselské údolí	161
Tabulka 15: Ohodnocení jednotlivých oblastí podle výše příspěvku.....	169
Tabulka 16: Původní návrh zdanění na základě maximální povolené výšky	170
Tabulka 17: Ocenění pozemků a následný investiční příspěvek na stavbu mostu	171
Tabulka 18: Projekty na Nuselský most v „soutěži“ z roku 1933	178
Tabulka 19: Seznam projektovaných nákladových nádraží a jejich projektovaný výkon.....	191
Tabulka 20: Seznam projektů pro Dopravní soutěž	203
Tabulka 21: Rozdělení projektů Dopravní soutěže	206

11. Obrazová příloha

Obrázek 1: Schematický regulační a zastavovací plán hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930	252
Obrázek 2: Návrh regulace Starého Města dle SIA v roce 1935.....	253
Obrázek 3: Návrh regulace Starého Města dle SIA v roce 1935.....	254
Obrázek 4: Oficiální návrh podoby Severozápadního sektoru	255
Obrázek 5: Projekt „Neporušená pláň“	256
Obrázek 6: Projekt „Skutečnost či idea“	257
Obrázek 7: Axonometrický pohled na pláň z projektu „Skutečnost či idea“	257
Obrázek 8: Projekt „Okcident“	258
Obrázek 9: Pohled na triumfální třídu a vstup na Hrad z projektu „Okcident“	258
Obrázek 10: Projekt „Nám i budoucím“	259
Obrázek 11: Projekt „Základ Velké Prahy“	260
Obrázek 12: Výstup na letenskou pláň z projektu „Základ Velké Prahy“	260
Obrázek 13: Projekt „Dvojitý průkop“	261
Obrázek 14: Projekt „Osvětou k práci“	262
Obrázek 15: Projekt „Ad multos annos“	262
Obrázek 16: Projekt „Bez předsudků“	263
Obrázek 17: Řez výstupem na pláň z projektu „Bez předsudků“	263
Obrázek 18: Projekt „Křížová serpentina“	264
Obrázek 19: Detail k plánu projektu „Křížová serpentina“	264
Obrázek 20: Hors concours – projekt podaný mimo soutěž	265
Obrázek 21: Průkop Letnou z projektu podaného mimo soutěž.....	265
Obrázek 22: Oficiální návrh podoby Jihozápadního sektoru	266
Obrázek 23: Projekt „Sector 2“	267
Obrázek 24: Projekt „Vidím město veliké“	268
Obrázek 25: Projekt „Systém“	269
Obrázek 26: Projekt „Pokračování“	270
Obrázek 27: Projekt „Pod Bílou horou“	271
Obrázek 28: Projekt „Za pravdou“	272
Obrázek 29: Projekt „Smíchov – Motos“	273
Obrázek 30: Oficiální návrh podoby Jihovýchodního sektoru	274
Obrázek 31: Projekt „Doprava - život města“	275
Obrázek 32: Projekt „Metropolis“	276
Obrázek 33: Projekt „Vlast vstala, žijem“	277
Obrázek 34: Projekt „VP 3“	278
Obrázek 35: Projekt „2 H“	279
Obrázek 36: Oficiální návrh podoby Severovýchodního sektoru.....	280
Obrázek 37: Projekt „Severovýchod“	281
Obrázek 38: Projekt „Nám i budoucím“	282
Obrázek 39: Projekt „Všem potřebám“	283
Obrázek 40: Oficiální návrh podoby Malé Strany.....	284
Obrázek 41: Projekt „Prodloužený most“	285
Obrázek 42: Projekt „Červený obdélník“	286
Obrázek 43: Projekt „Mánes“	287
Obrázek 44: Projekt „Staré Praze“	288
Obrázek 45: Návrh mostu Ing. Marjanka z roku 1903	289
Obrázek 46: Návrh přemostění dr. Bechyně a Arch. Kozáka	289

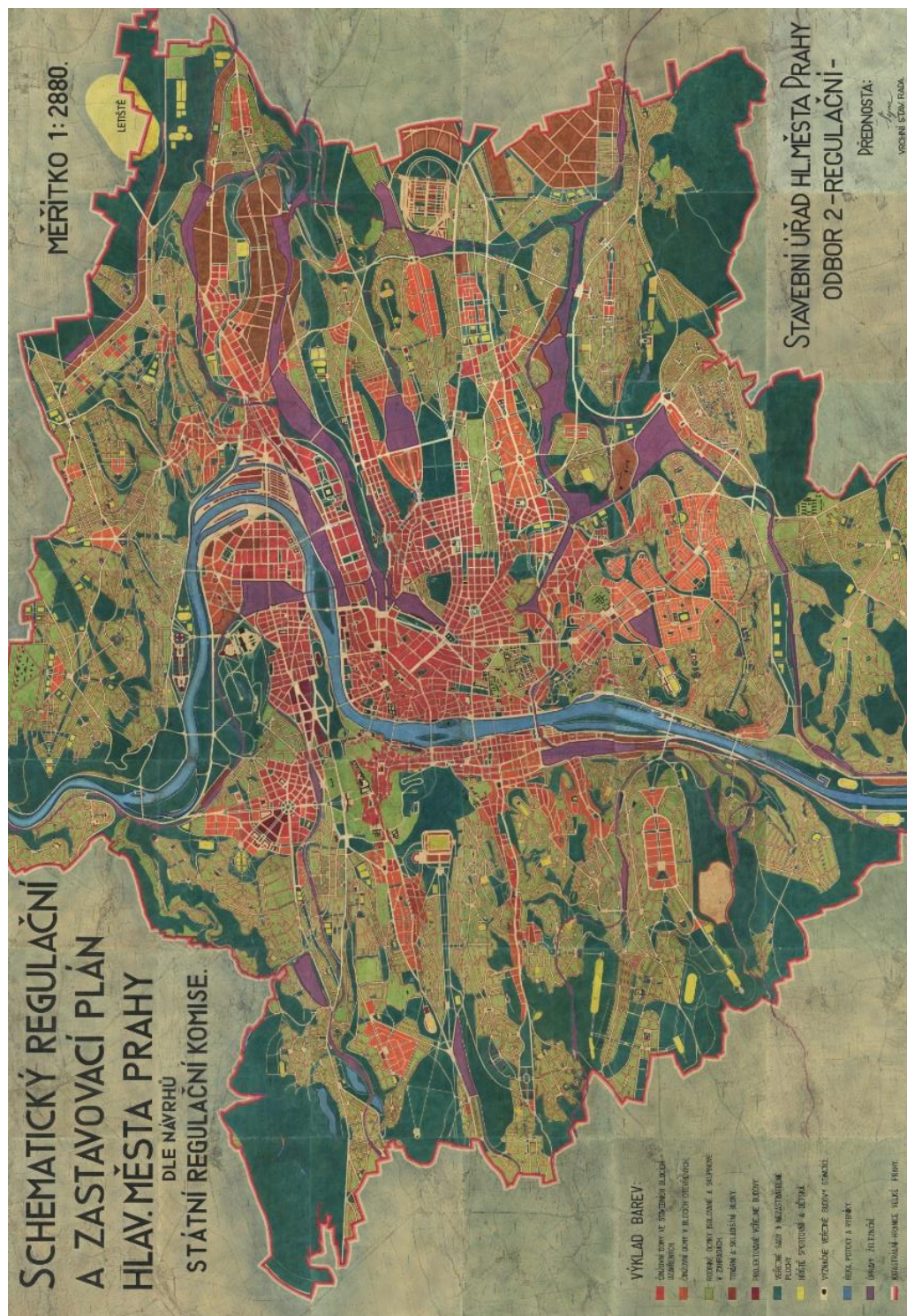
Obrázek 47: Projekt „5x:279“ - situace.....	290
Obrázek 48: Projekt „5x:279“ - plán.....	290
Obrázek 49: Projekt „Dutý vetknutý oblouk“	291
Obrázek 50: Projekt „Dutý vetknutý oblouk“ - detail	291
Obrázek 51: Projekt „Volný rozhled“ – celková situace	292
Obrázek 52: Projekt „Volný rozhled“ - plán.....	292
Obrázek 53: Projekt „Neporušené údolí“ – celková situace	293
Obrázek 54: Projekt „Neporušené údolí“ - plán.....	293
Obrázek 55: Projekt „Zlaté P“ - detail	294
Obrázek 56: Projekt „Zlaté P“ - plán.....	294
Obrázek 57: Projekt „Via“ - pohled	295
Obrázek 58: Projekt „Vers l’Avenir“ – celková situace	295
Obrázek 59: Projekt „Horizontála“ – celková situace	296
Obrázek 60: Projekt „Horizontála“ - detail pilíře.....	296
Obrázek 61: Projekt „8. patro“ - celková situace.....	297
Obrázek 62: Detaily projektu „8. patro“	297
Obrázek 63: Projekt „Černý terč“	298
Obrázek 64: Projekt „Černý terč“ - detail	298
Obrázek 65: Projekt „Náklad hražen výnosem“	299
Obrázek 66: Projekt „Náklad hražen výnosem“ - perspektiva	299
Obrázek 67: Projekt „Náklad hražen výnosem“ - plán	299
Obrázek 68: Projekt „Jednoduché řešení“	300
Obrázek 69: Návrh Ing. Hromase z roku 1936.....	300
Obrázek 70: Návrh komunikace mezi lety 1847 - 1850.....	301
Obrázek 71: Petřinská komunikace na oficiálním plánu	302
Obrázek 72: Projekt „V dohledné době“	303
Obrázek 73: Projekt „V dohledné době“ - pohled na Újezd	304
Obrázek 74: Projekt „Strahovský tunel“	305
Obrázek 75: Projekt „Strahovský tunel“ – situace na Újezdě.....	306
Obrázek 76: Projekt „Strahovský tunel“ - podélný řez	306
Obrázek 77: Projekt „X“ - situace na Újezdě	307
Obrázek 78: Projekt „X“ - Přemostění Újezdu	308
Obrázek 79: Projekt „X“ - Přemostění Újezdu – detail a pohled pod přemostění	308
Obrázek 80: Projekt „Újezd-Pohořelec-Dejvice“	309
Obrázek 81: Projekt „Z“	310
Obrázek 82: Název neznámý, autor F. A. Libra	310
Obrázek 83: Petřinská komunikace vyložená v terénu	311
Obrázek 84: Stav železniční sítě v roce 1928.....	312
Obrázek 85: Podoba železnice dle Dispozičního plánu	313
Obrázek 86: Podoba železnice dle Racionalizačního plánu v roce 1934	314
Obrázek 87: Podoba Wilsonova a Masarykova nádraží dle Generálního plánu	315
Obrázek 88: Prodloužení budovy Wilsonova nádraží v roce 1929.....	316
Obrázek 89: Přeměna Wilsonova nádraží dle Racionalizačního plánu v roce 1934	316
Obrázek 90: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta C - patrně rok 1934.....	317
Obrázek 91: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta C - patrně rok 1934.....	317
Obrázek 92: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta D - patrně rok 1934	318
Obrázek 93: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta D - patrně rok 1934	318
Obrázek 94: Návrh z roku 1926 nákladového nádraží Maniny a odstavného nádraží v Libni	319
Obrázek 95: Návrh z roku 1927 nákladového nádraží Maniny a odstavného nádraží v Libni	319

Obrázek 96: Návrh nákladového nádraží Maniny patrně dle Generálního plánu	320
Obrázek 97: Nákladové nádraží Pankrác, nákres z roku 1927.....	321
Obrázek 98: Nákladové nádraží Pankrác, původní zákres do mapy z roku 1926	321
Obrázek 99: Nákladové nádraží Malešice s dezinfekční stanicí, plán z roku 1927	322
Obrázek 100: Nákladové nádraží Žižkov, plán z roku 1926.....	323
Obrázek 101: Odstavné nádraží v Michli, plán z roku 1926	323
Obrázek 102: Základní nákres okružního systému	324
Obrázek 103: Návrh podoby regulace Starého města a vnitřního okruhu	325
Obrázek 104: Napojení státních silnic na okružní systém.....	326
Obrázek 105: Státní silnice, mířící do Prahy.....	327
Obrázek 106: Zákres směrů výpadových komunikací	327
Obrázek 107: Sít' dálkových komunikací.....	328
Obrázek 108: Návrh vedení komunikace pod pravobřežním nábřežím.....	329
Obrázek 109: Nákres výstupné komunikace na Letnou dle návrhu Arch. Hübschmanna	330
Obrázek 110: Návrh úpravy Můstku	330
Obrázek 111: Návrh úpravy vnitřního okruhu	331
Obrázek 112: Diagram č. 1 zatížení obvodových komunikací	332
Obrázek 113: Diagram č. 2 zatížení obvodových komunikací	332
Obrázek 114: Diagram č. 3 zatížení obvodových komunikací a Petřinské komunikace	333
Obrázek 115: Třída krále Jiřího a centrální náměstí ve Vršovicích.....	334
Obrázek 116: Centrální náměstí na Floře a Prokopovo náměstí	335
Obrázek 117: Náměstí republiky a oblast Masarykova nádraží.....	336
Obrázek 118: Oblast kolem Národního Muzea a Václavského náměstí	337
Obrázek 119: Projekt „A“ - návrh pro Holešovice.....	338
Obrázek 120: Projekt „A“ - návrh pro Pankrác.....	338
Obrázek 121: Projekt „A100“ - návrh pro Holešovice	339
Obrázek 122: Projekt „66“ - návrh pro Holešovice	340
Obrázek 123: Projekt „66“ - návrh pro Pankrác	340
Obrázek 124: Projekt „M-N-M“ - návrh pro Holešovice	341
Obrázek 125: Projekt „M-N-M“ - návrh pro Pankrác	341
Obrázek 126: Projekt „Služba“ - návrh pro Holešovice	342
Obrázek 127: Projekt „Služba“ - návrh pro Pankrác	342
Obrázek 128: Projekt „Parc-Cité“ - návrh pro Holešovice.....	343
Obrázek 129: Projekt „Parc-Cité“ - návrh pro Pankrác.....	343
Obrázek 130: Projekt „XX“ - návrh pro Holešovice	344
Obrázek 131: Projekt „Aeroston“ - návrh pro Holešovice	345
Obrázek 132: Projekt „Aeroston“ - návrh pro Pankrác	345
Obrázek 133: Projekt „66 %“ - návrh pro Holešovice	346
Obrázek 134: Projekt „66 %“ - návrh pro Pankrác.....	346
Obrázek 135: Projekt „Top“ - návrh pro Pankrác.....	347
Obrázek 136: Mapa s původní Lindleyovou stokovou sítí	348
Obrázek 137: Čistící stanice v Bubenci.....	349
Obrázek 138: Přehled čistících jednotek.....	349
Obrázek 139: Umístění čistírny v Řeži.....	350
Obrázek 140: Umístění všech soutěžních projektů	351
Obrázek 141: Návrh umístění čistírny v Podhoří.....	352
Obrázek 142: Plán projektu Máslo-Douda	353
Obrázek 143: Plán projektu Druhá řeka.....	353
Obrázek 144: Projekt "Dorr"	354

Obrázek 145: Umístění vodárny Ing. Kresse ve Štěchovicích.....	355
Obrázek 146: Poloha umístění vodárny Ing. Kresse	355
Obrázek 147 Celkový plán vodárny z roku 1930	356
Obrázek 148: Umístění druhého stupně u Štěchovic plánu z roku 1930	357
Obrázek 149: Umístění prvního stupně u Slap v plánu z roku 1930	358
Obrázek 150: Umístění vodárny vzhledem k Praze v plánu z roku 1930	359
Obrázek 151: Projekt Ing. Záruby-Pfeffermanna z roku 1932.....	360
Obrázek 152: Projekt Ing. Kobzy z roku 1932	360
Obrázek 153: Projekt č. 1 Ředitelství vodních cest z roku 1932.....	361
Obrázek 154: Projekt č. 2 Ředitelství vodních cest z roku 1932.....	361
Obrázek 155: Horní Slapský stupeň dle návrhu Ing. Záruby-Pfeffermana z roku 1932.....	362
Obrázek 156: Dolní štěchovický stupeň dle návrhu Ing. Záruby-Pfeffermana z roku 1932.....	362
Obrázek 157: Projekt „Střední cestou“ - regulace Nového města	363
Obrázek 158: Projekt „Střední cestou“ - pohled na horní část Václavského náměstí.....	364
Obrázek 159: Projekt „Střední cestou“ - pohled do ulice Na Příkopech.....	364
Obrázek 160: Projekt „Střední cestou“ - pohled na Václavské náměstí.....	365
Obrázek 161: Projekt „Střední cestou“ - průřez Václavským náměstím	365
Obrázek 162: Projekt „JZNJR“ - průřezy Wilsonovým nádražím s navrhovaným letištěm.....	366
Obrázek 163: Projekt „JZNJR“ - půdorys Wilsonova nádraží.....	367
Obrázek 164: Projekt „JZNJR“ - nádraží na Invalidovně.....	367
Obrázek 165: Projekt „JZNJR“ - nádraží na Manínách.....	368
Obrázek 166: Projekt „JZNJR“ - nádraží v Libni a napojení tratí	368
Obrázek 167: Projekt MMM - návrh nového Vyšehradského tunelu.....	369
Obrázek 168: Projekt MMM - jižní portál nového vyšehradského tunelu	370
Obrázek 169: Projekt MMM - severní portál nového vyšehradského tunelu	371
Obrázek 170: Projekt „MMM“ - úprava Slovanského ostrova	372
Obrázek 171: Projekt „Nové centrum Prahy“ – náskres tratí.....	373
Obrázek 172: Projekt „Nové centrum Prahy“ – schematický náskres tratí	374
Obrázek 173: Projekt „Nové době nová doprava“ - umístění nádraží.....	375
Obrázek 174: Projekt „Nové době nová doprava“ - návrh mostu přes Nuselské údolí	375
Obrázek 175: Projekt „Ruch“ - diagram vliv Petřínské komunikace	376
Obrázek 176: Projekt „Ruch“ - Návrh odlehčení prvního okruhu.....	377
Obrázek 177: Projekt „Ruch“ - návrh jednoduché uliční regulace	377
Obrázek 178: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - přemostění Masarykova nádraží	378
Obrázek 179: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - přemostění Masarykova nádraží	378
Obrázek 180: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - třípatrový most na Letenskou pláň	379
Obrázek 181: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - průřez železničního viaduktu.....	379
Obrázek 182: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - stanice podzemní dráhy u Národního muzea	380

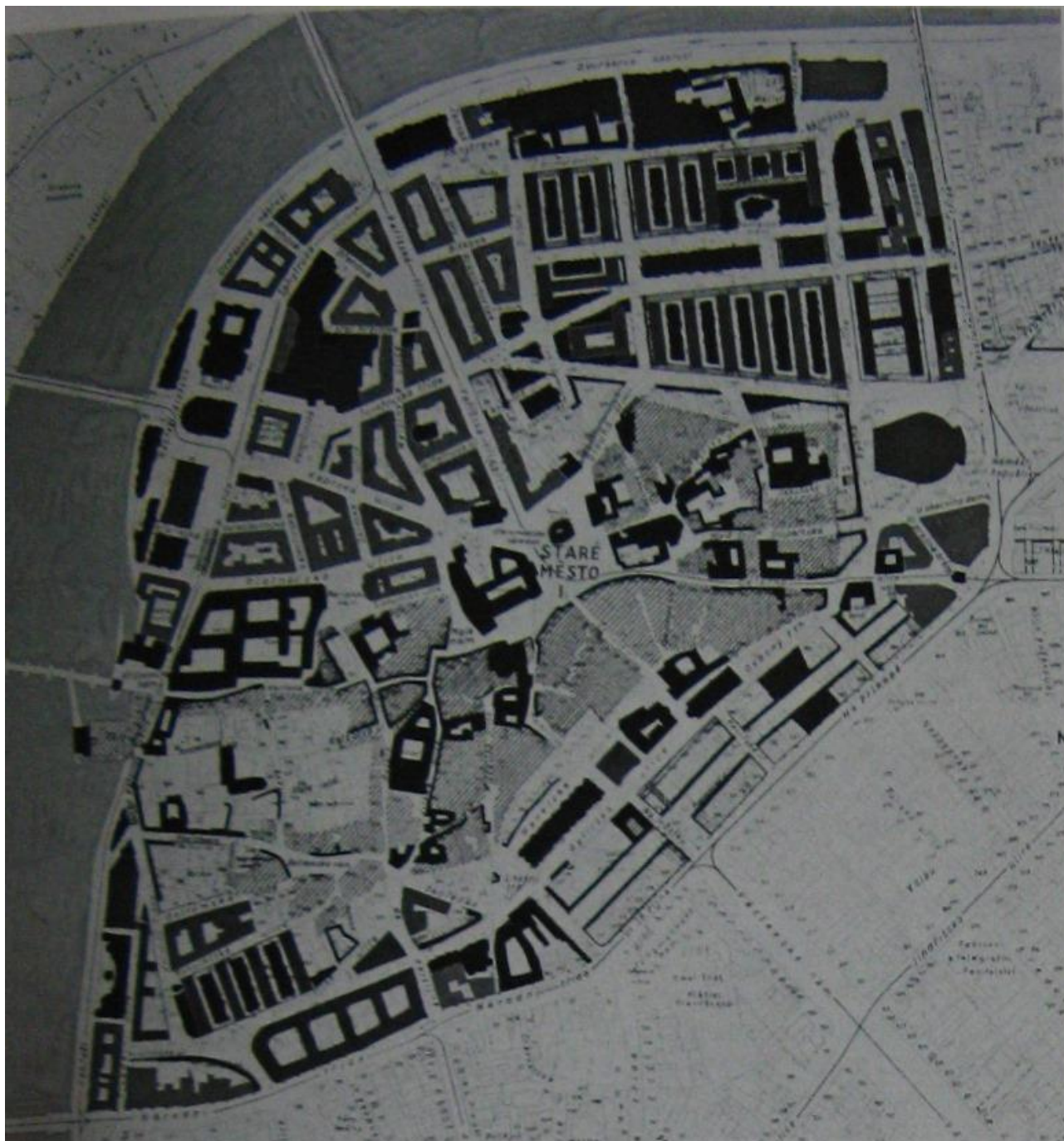
Celková regulace

Obrázek 1: Schematický regulační a zastavovací plán hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930



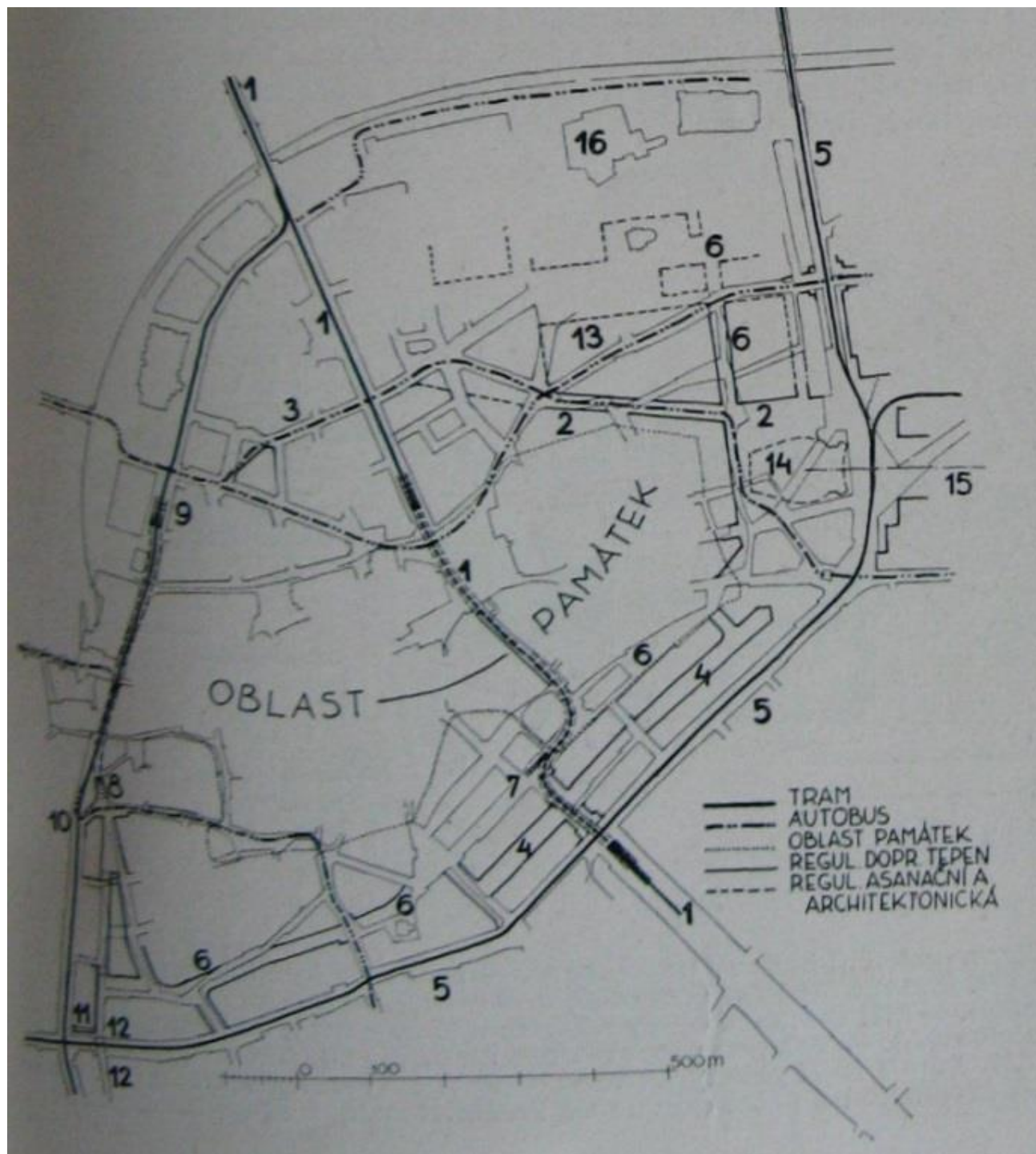
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

Obrázek 2: Návrh regulace Starého Města dle SIA v roce 1935



Zdroj: Regulační studie o Starém městě pražském, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 85.

Obrázek 3: Návrh regulace Starého Města dle SIA v roce 1935



Zdroj: Regulační studie o Starém městě pražském, Architekt SIA, r. 1935, roč. 34, s. 85.

Severozápadní sektor

Obrázek 4: Oficiální návrh podoby Severozápadního sektoru



Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

Obrázek 5: Projekt „Neporušená pláň“



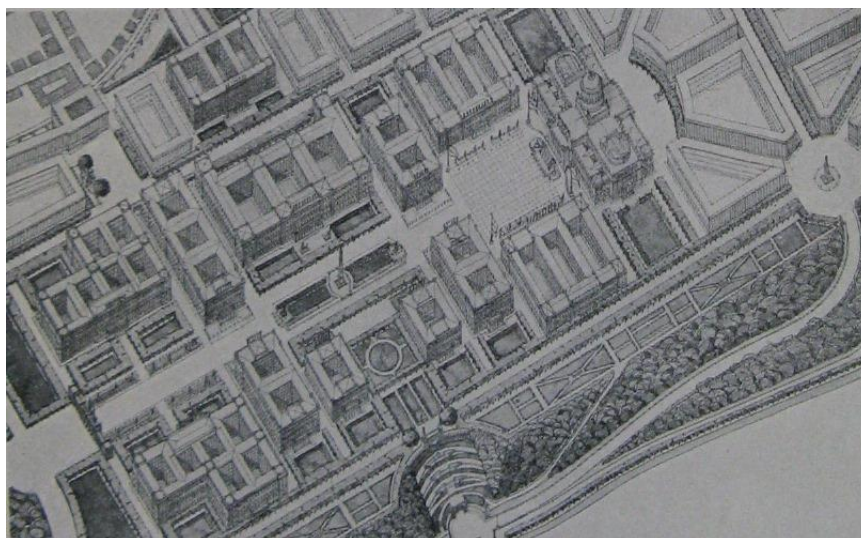
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 22.

Obrázek 6: Projekt „Skutečnost či idea“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 23.

Obrázek 7: Axonometrický pohled na plán z projektu „Skutečnost či idea“



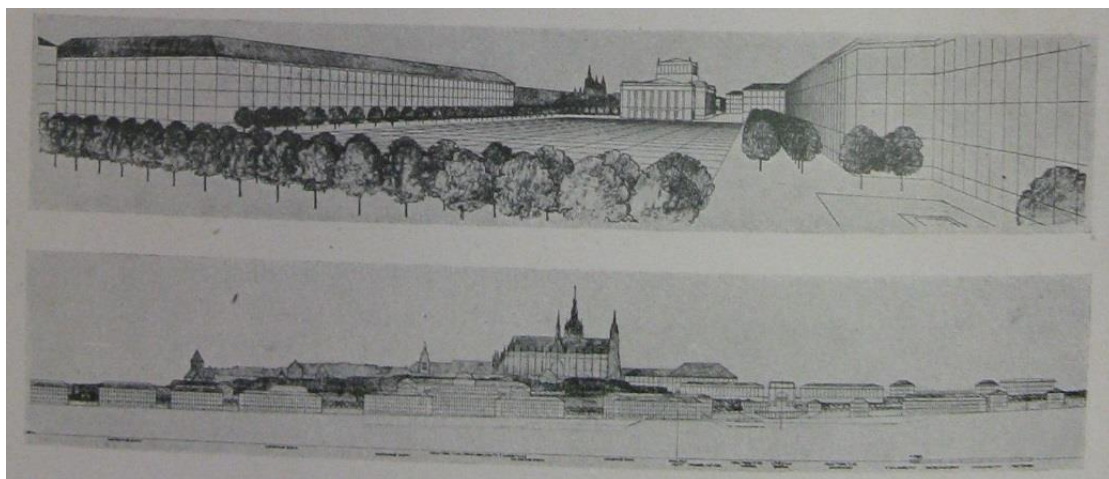
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 23.

Obrázek 8: Projekt „Okcident“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 24

Obrázek 9: Pohled na triumfální třídu a vstup na Hrad z projektu „Okcident“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 24

Obrázek 10: Projekt „Nám i budoucím“



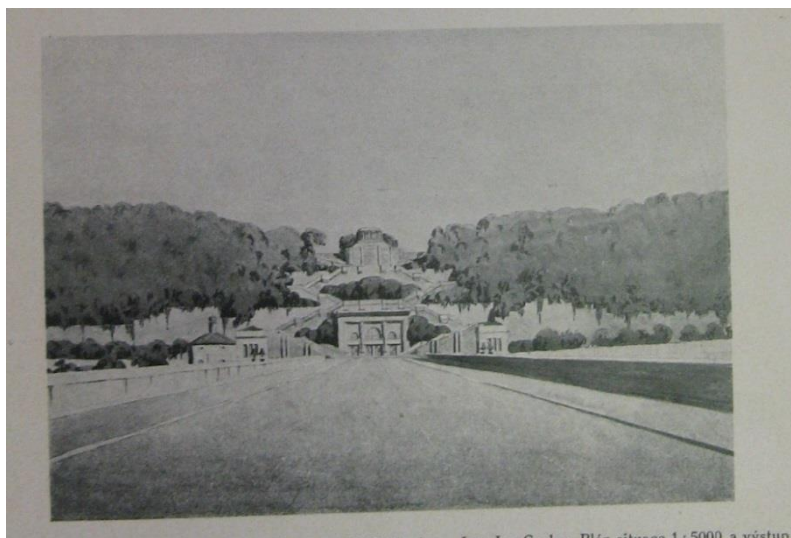
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25

Obrázek 11: Projekt „Základ Velké Prahy“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25.

Obrázek 12: Výstup na letenskou pláň z projektu „Základ Velké Prahy“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25.

Obrázek 13: Projekt „Dvojitý průkop“



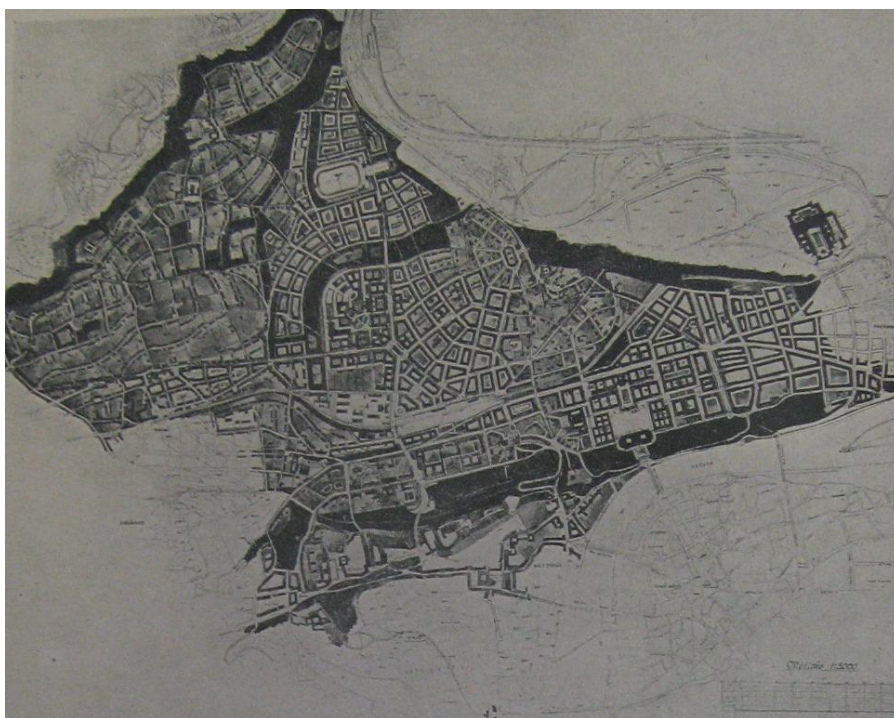
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25.

Obrázek 14: Projekt „Osvětou k práci“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25.

Obrázek 15: Projekt „Ad multos annos“



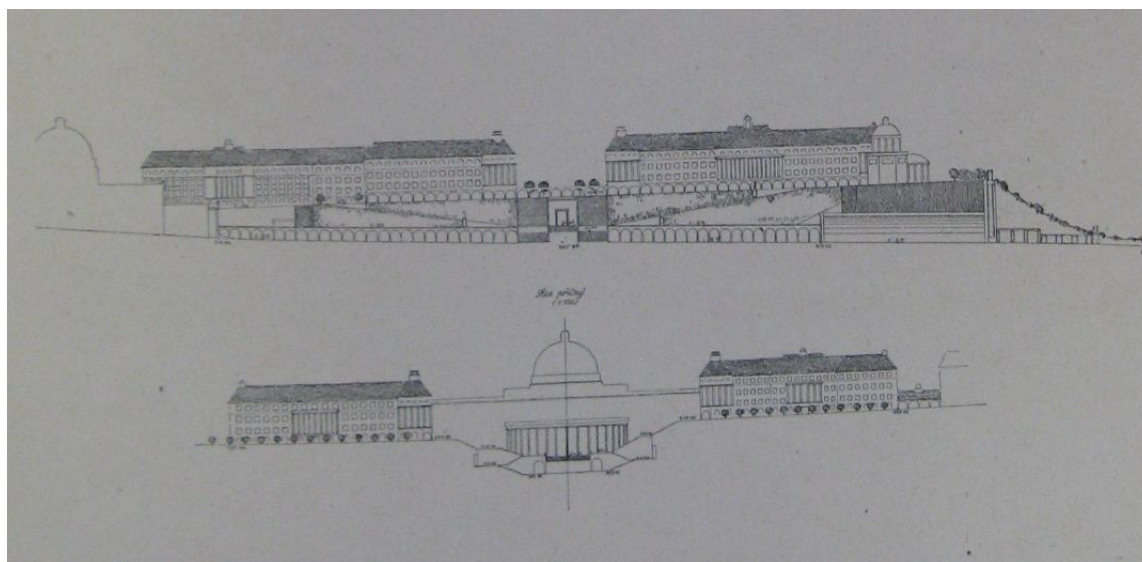
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 25.

Obrázek 16: Projekt „Bez předsudků“



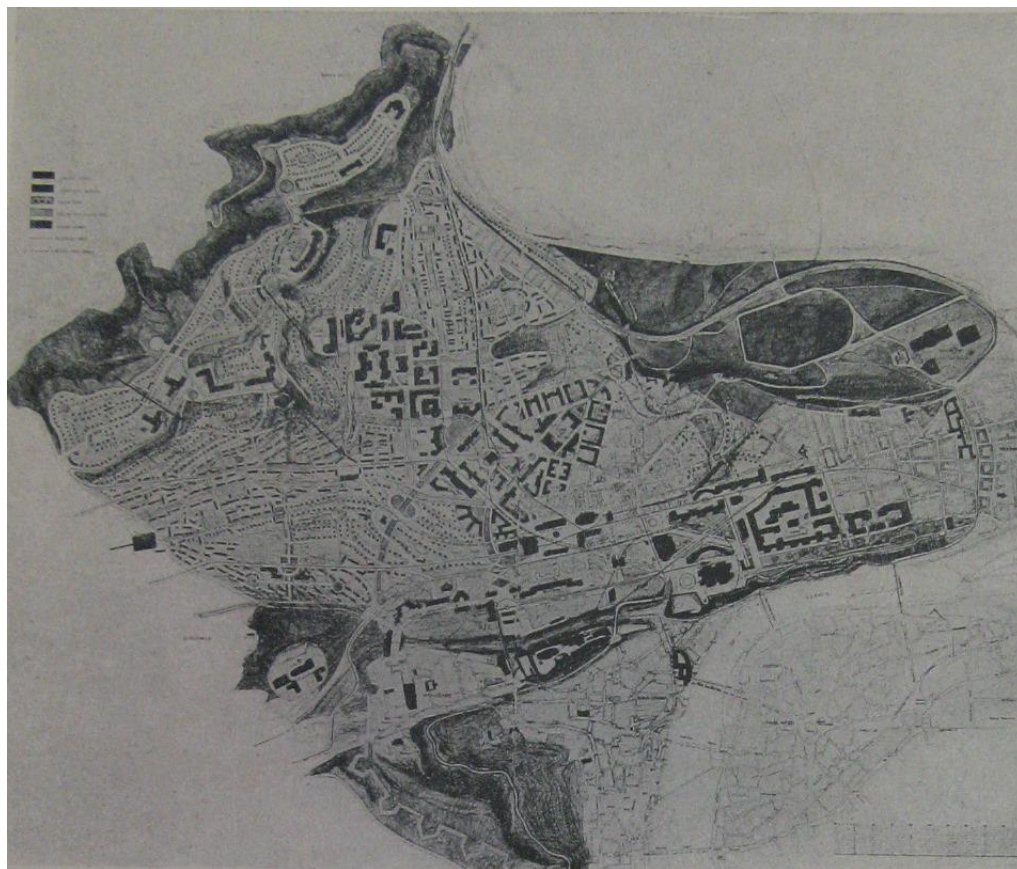
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 33.

Obrázek 17: Řez výstupem na pláň z projektu „Bez předsudků“



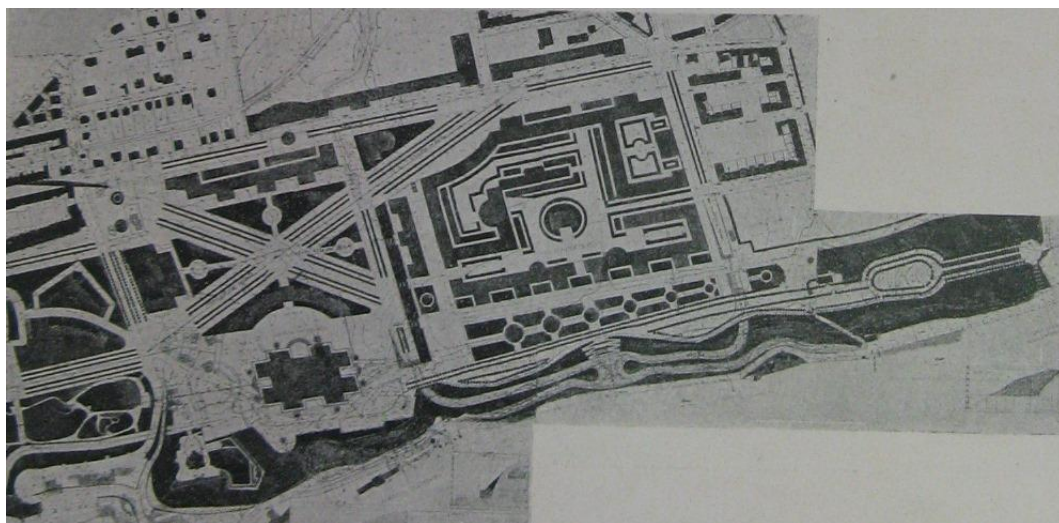
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 33.

Obrázek 18: Projekt „Křížová serpentina“



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 42

Obrázek 19: Detail k plánu projektu „Křížová serpentina“



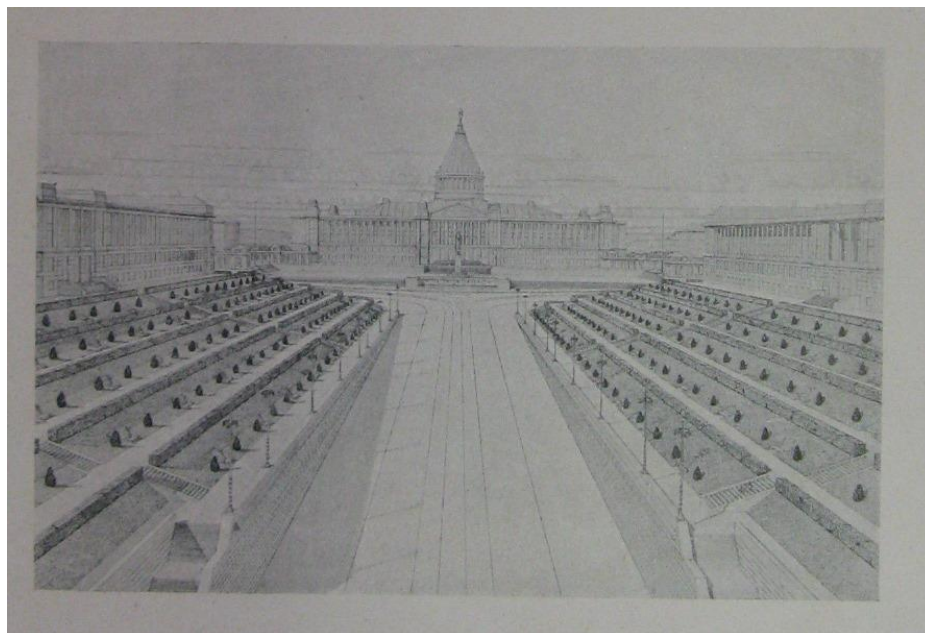
Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 42.

Obrázek 20: Hors concours – projekt podaný mimo soutěž



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 34.

Obrázek 21: Průkop Letnou z projektu podaného mimo soutěž



Zdroj: Styl. Časopis pro architekturu stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1921-1922, r. 2 (7), č. 3 - 6, s. 34.

Jihozápadní sektor

Obrázek 22: Oficiální návrh podoby Jihozápadního sektoru



Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

Obrázek 23: Projekt „Sector 2“



Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 29.

Obrázek 24: Projekt „Vidím město veliké“



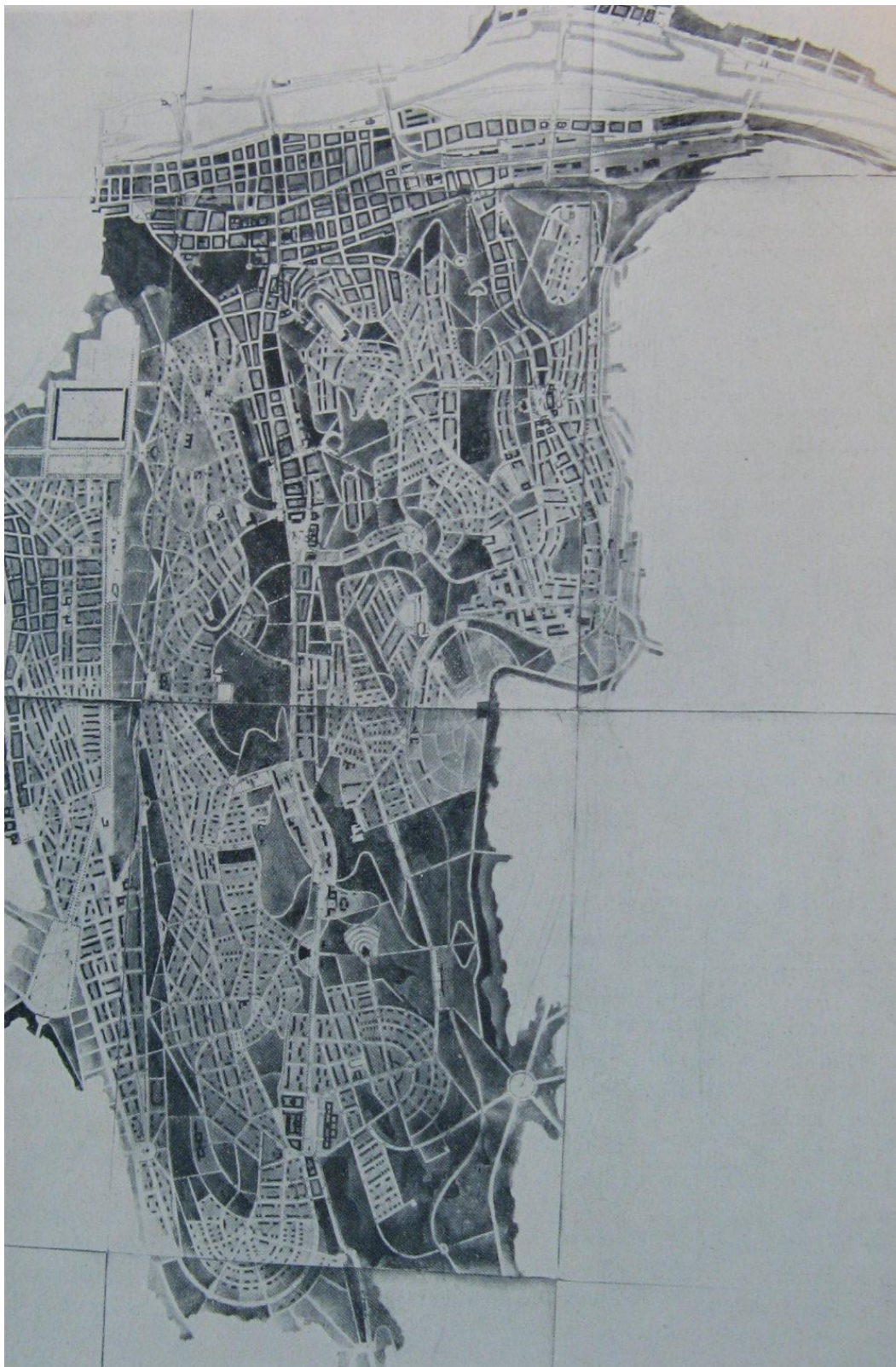
Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 32.

Obrázek 25: Projekt „Systém“



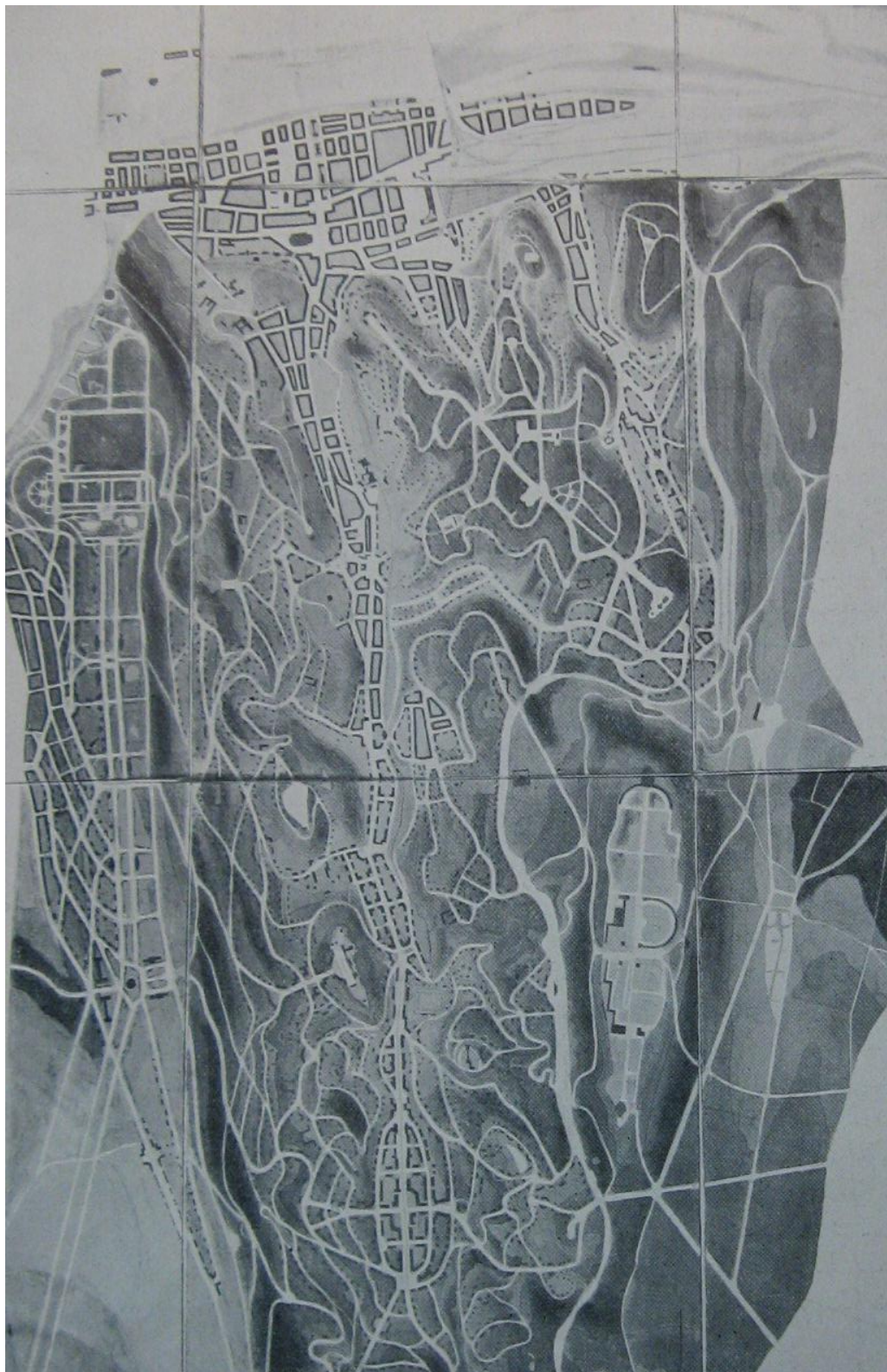
Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 35.

Obrázek 26: Projekt „Pokračování“



Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 40.

Obrázek 27: Projekt „Pod Bílou horou“



Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 41.

Obrázek 28: Projekt „Za pravdou“



Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 43

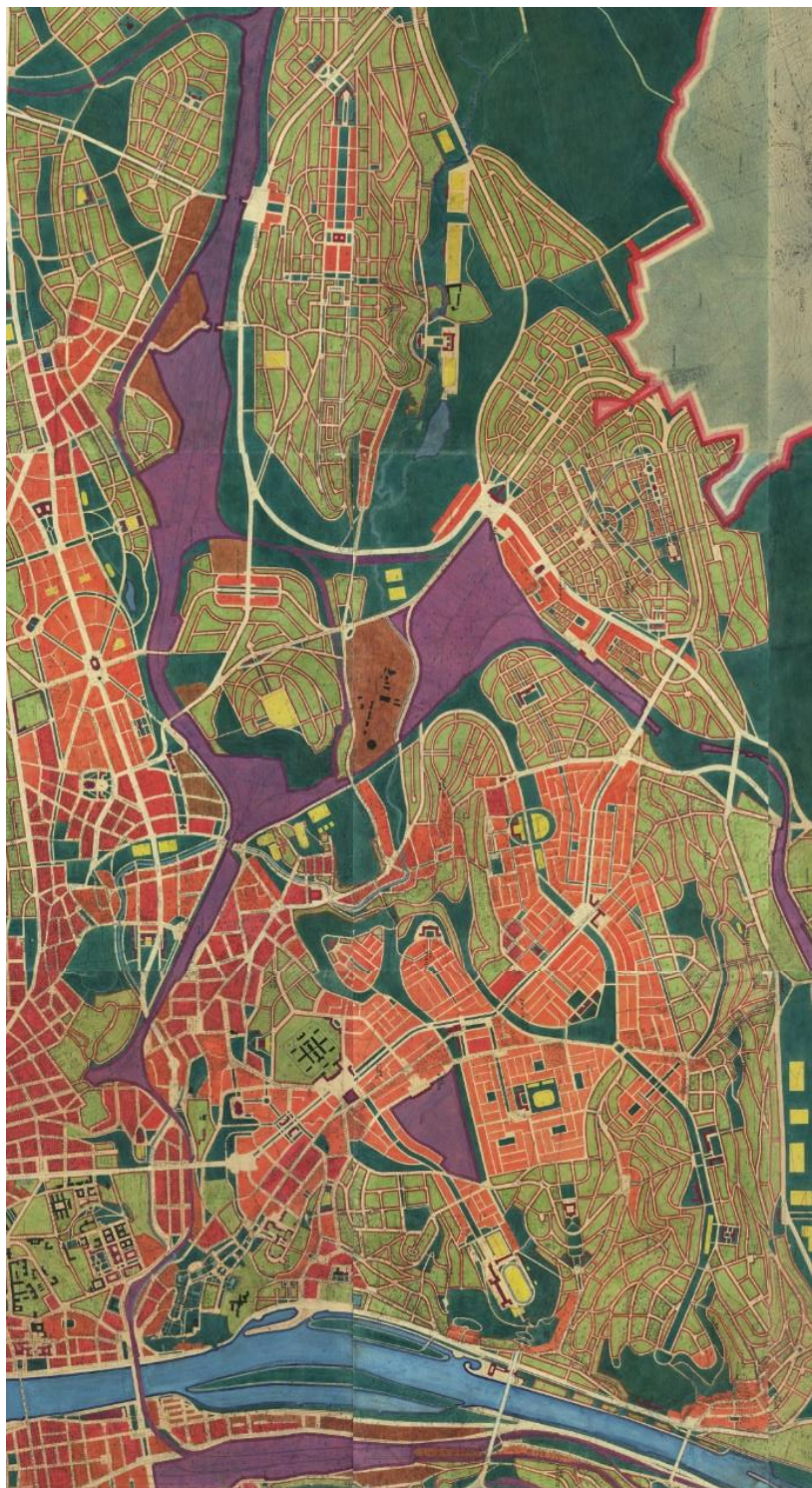
Obrázek 29: Projekt „Smíchov – Motol“



Zdroj: Soutěž na regulaci území Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1922, roč. 1, s. 45.

Jihovýchodní sektor

Obrázek 30: Oficiální návrh podoby Jihovýchodního sektoru



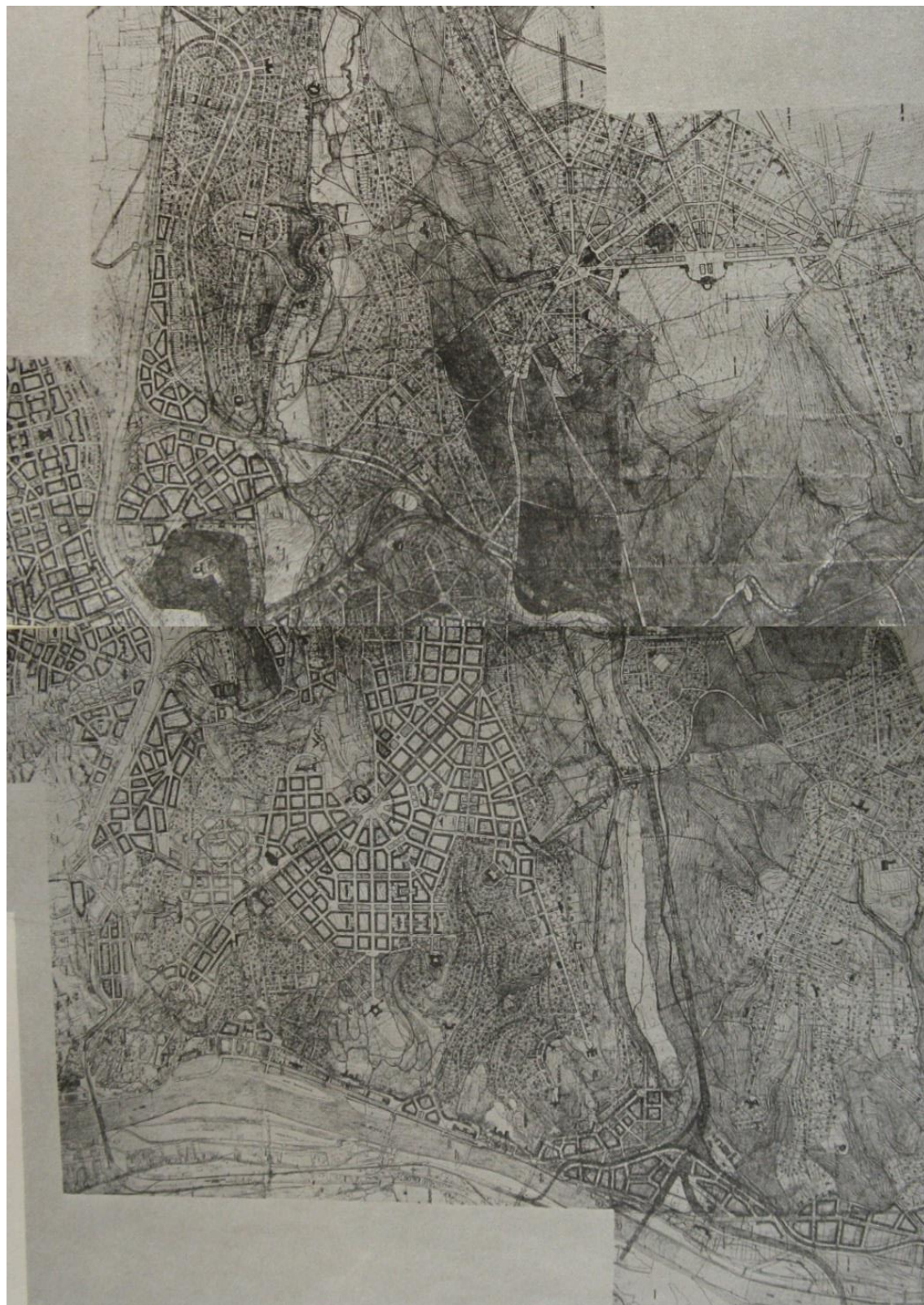
Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, nesignováno.

Obrázek 31: Projekt „Doprava - život města“



Zdroj: Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 4-5.

Obrázek 32: Projekt „Metropolis“



Zdroj: Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 8-9.

Obrázek 33: Projekt „Vlast vstala, žijem“



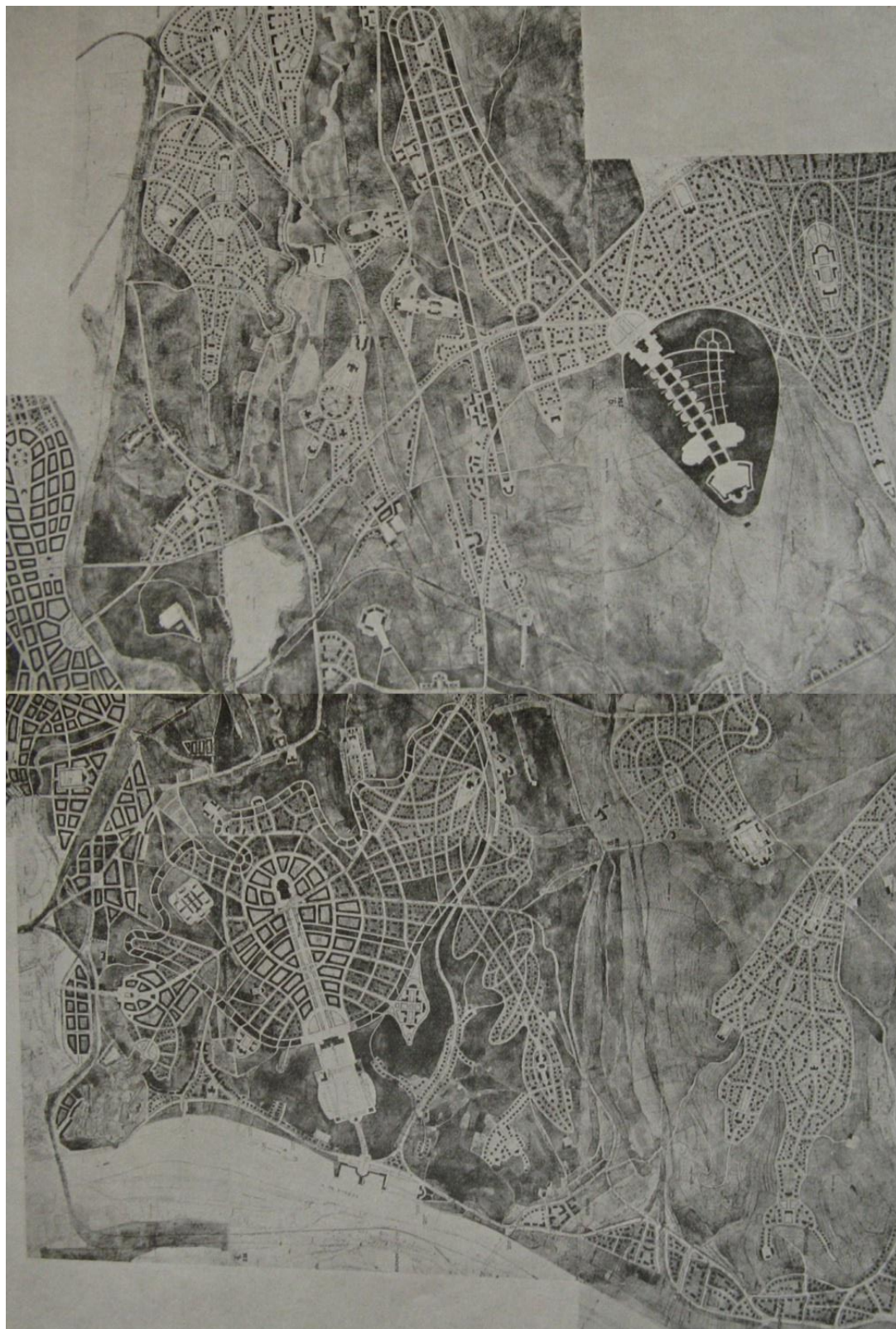
Zdroj: Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 12 -13.

Obrázek 34: Projekt „VP 3“



Zdroj: Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 18-19.

Obrázek 35: Projekt „2 H“



Zdroj: Soutěžný návrh regulace jihovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů, r. 1923, roč. 22, s. 22 - 23.

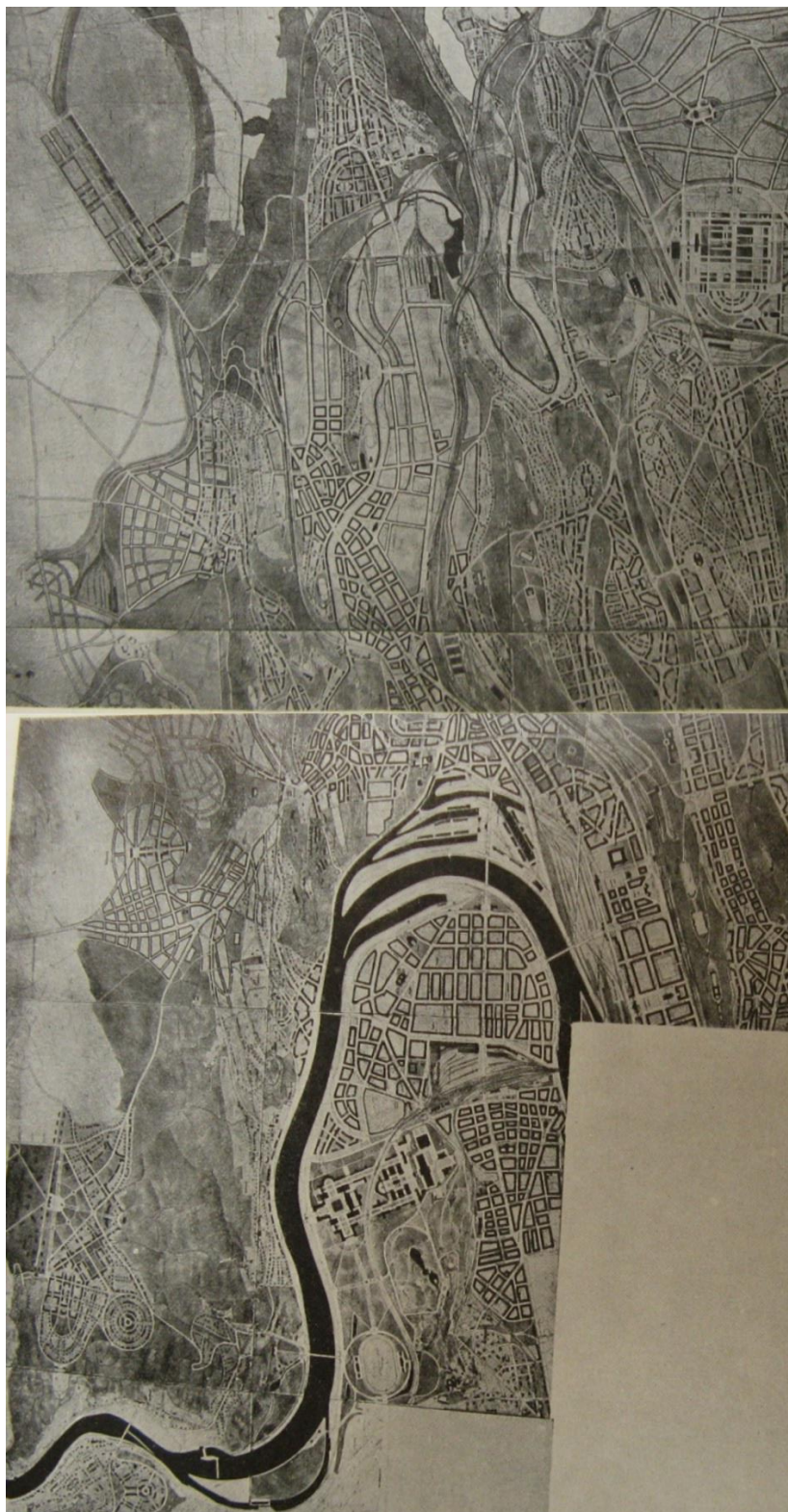
Severovýchodní sektor

Obrázek 36: Oficiální návrh podoby Severovýchodního sektoru



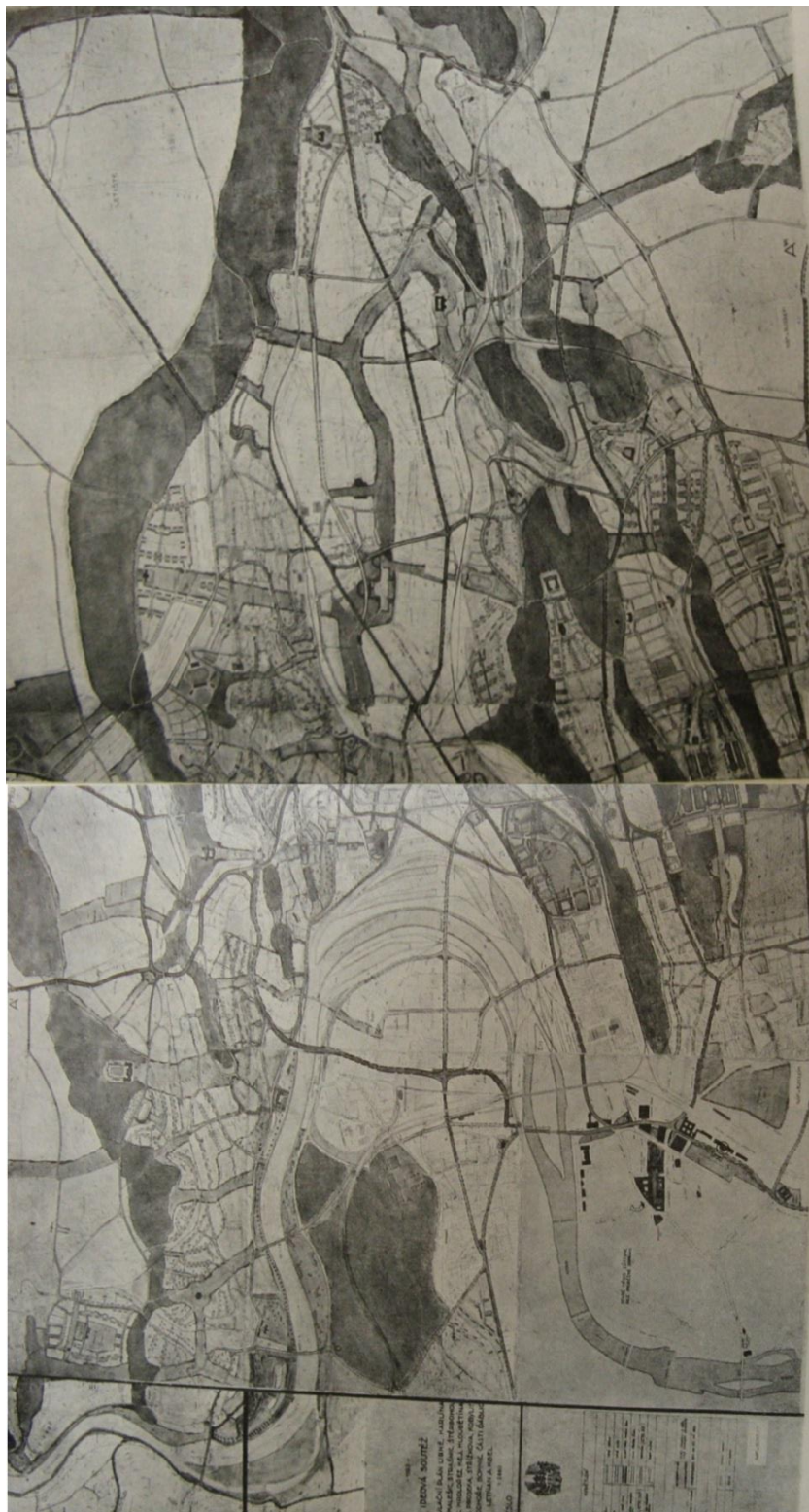
Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

Obrázek 37: Projekt „Severovýchod ”



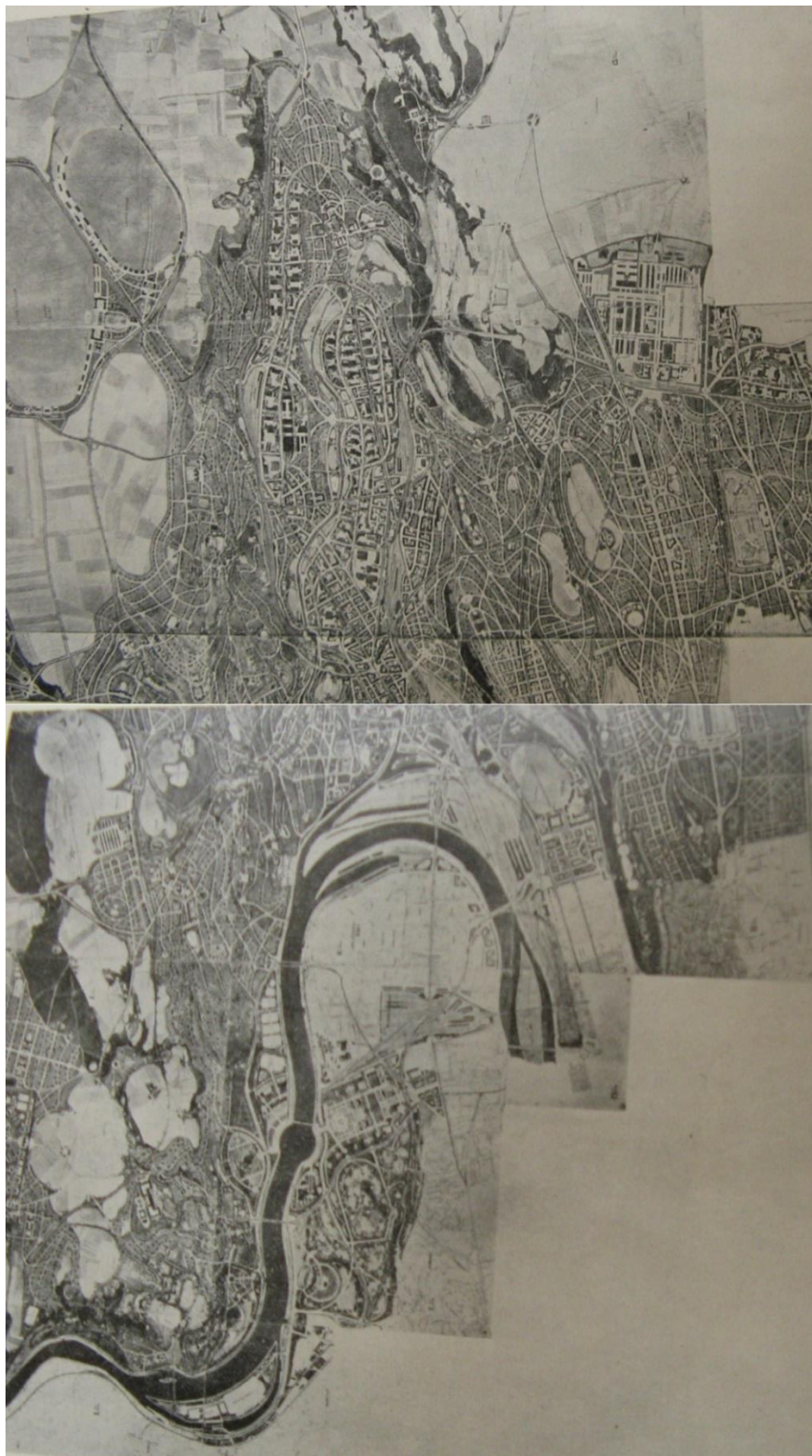
Zdroj: Soutěžné návrhy regulace severovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů. r. 1924, roč. 23, s. 7 - 19, 33 - 43, 61 - 71

Obrázek 38: Projekt „Nám i budoucím“



Zdroj: Soutěžné návrhy regulace severovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů. r. 1924, roč. 23, s. 7 - 19, 33 - 43, 61 - 71.

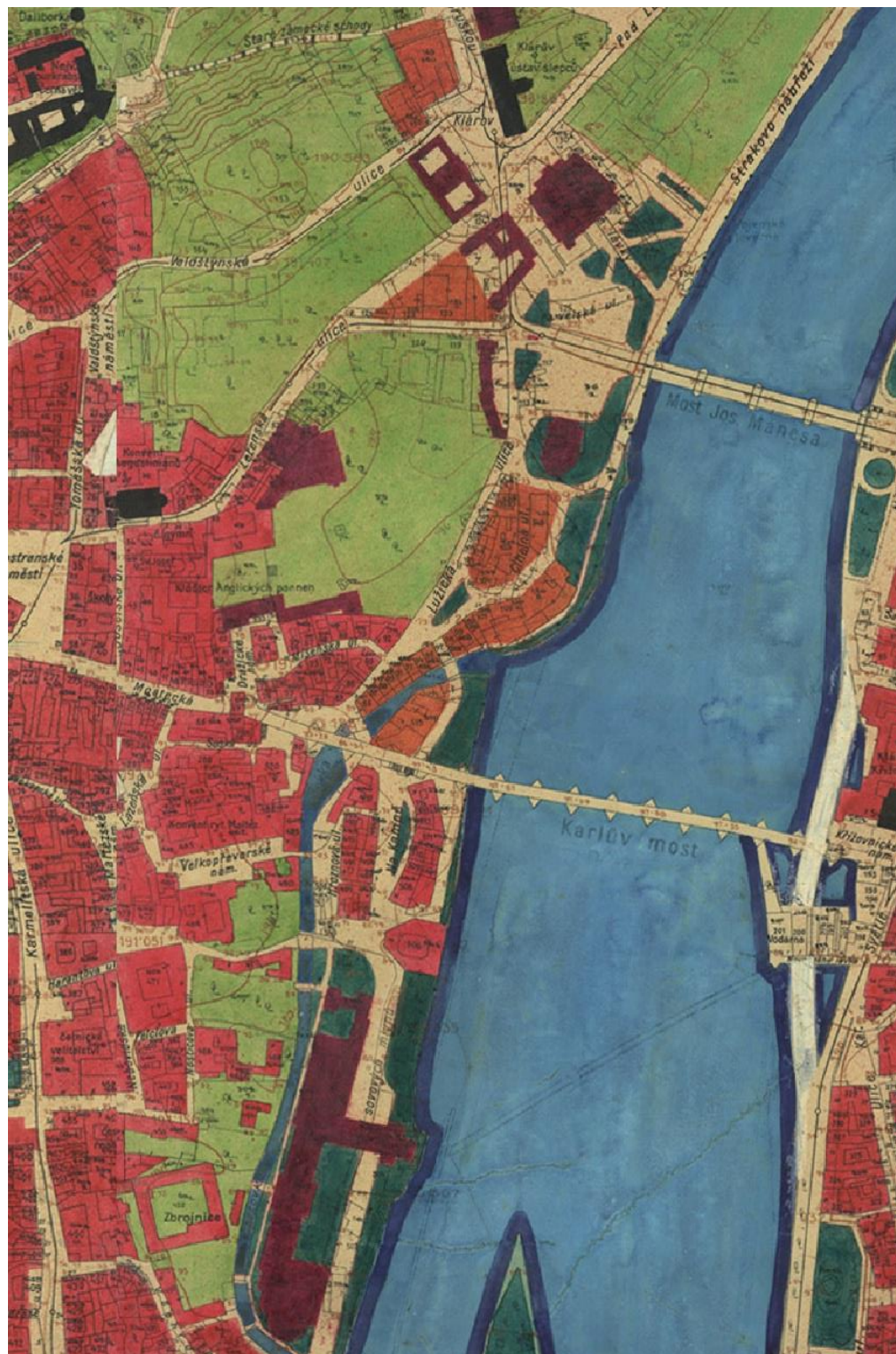
Obrázek 39: Projekt „Všem potřebám“



Zdroj: Soutěžné návrhy regulace severovýchodního sektoru Velké Prahy, Časopis československých architektů. r. 1924, roč. 23, s. 7 - 19, 33 - 43, 61 - 71.

Soutěž na Malou Stranu

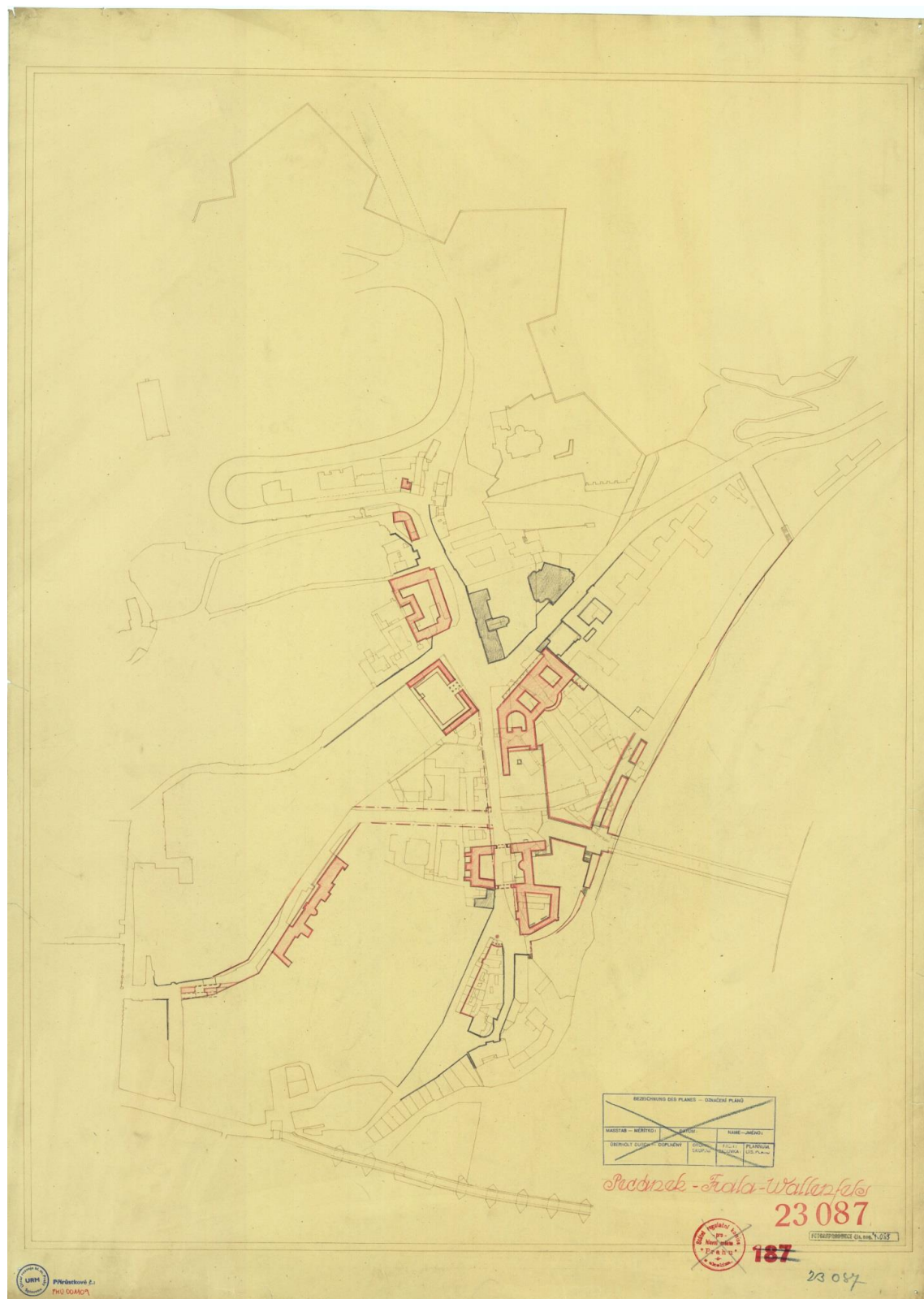
Obrázek 40: Oficiální návrh podoby Malé Strany



Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

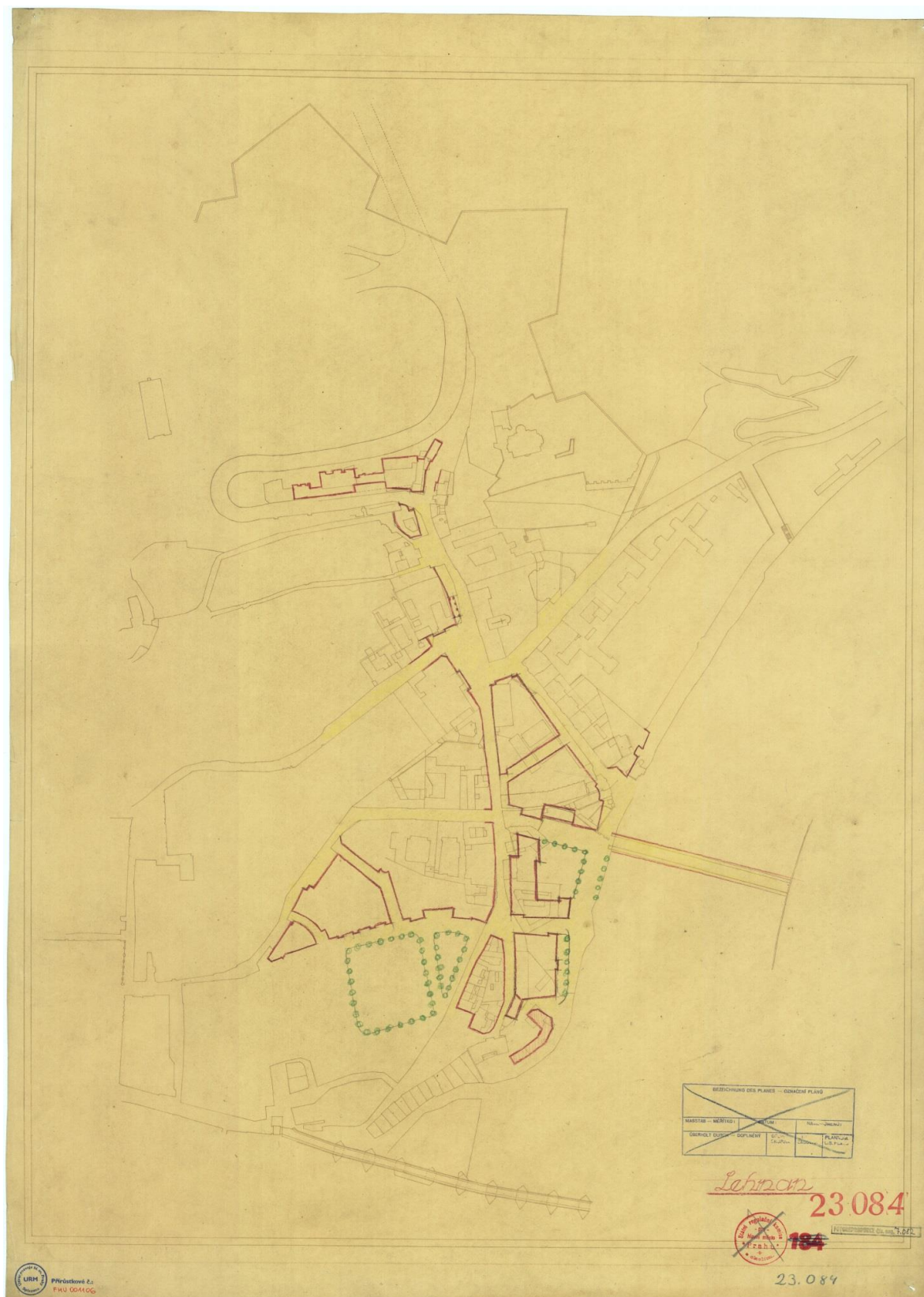
285

Obrázek 42: Projekt „Červený obdélník“



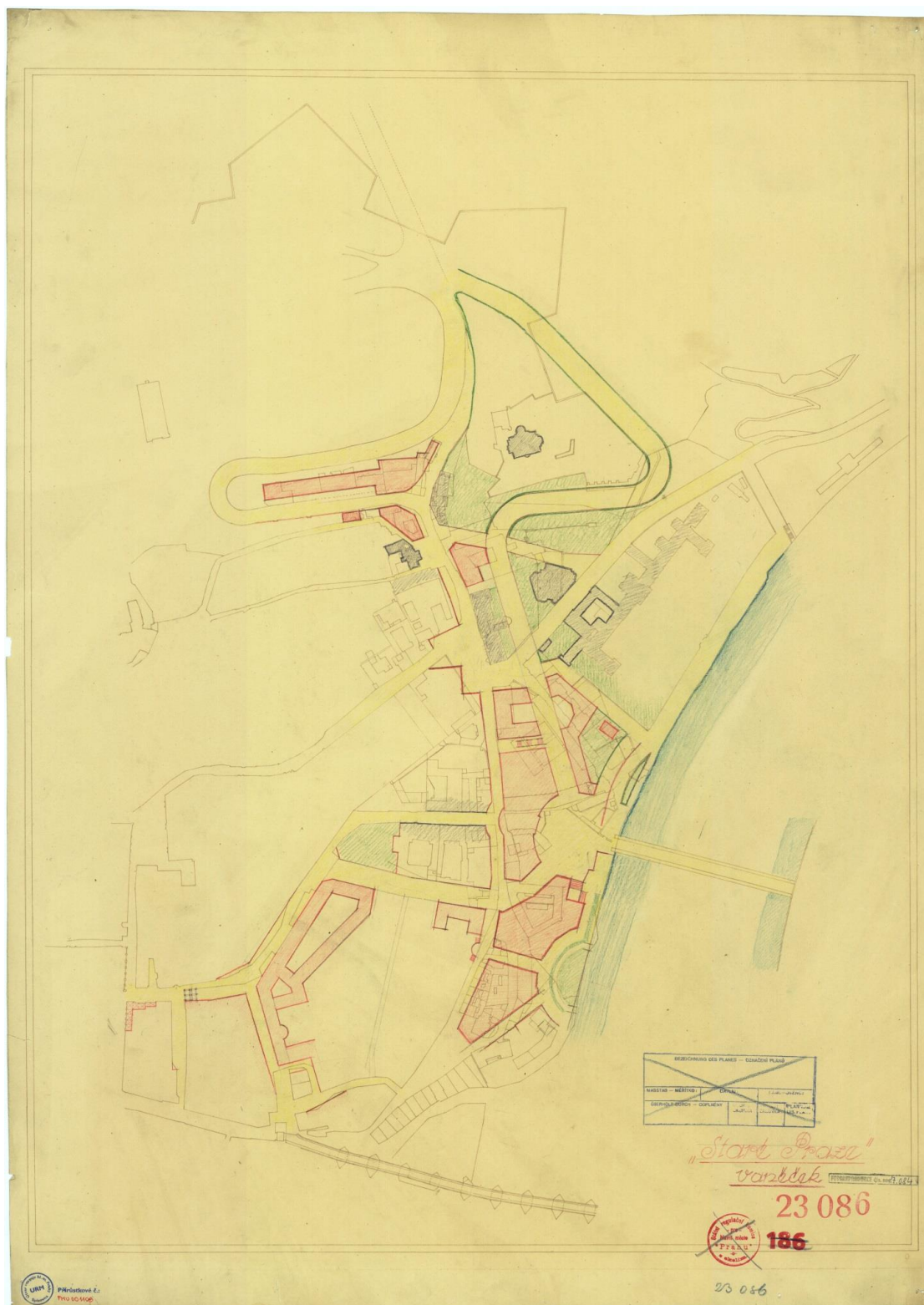
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. FMU, i. č. 001109

Obrázek 43: Projekt „Mánes“



Zdroj: Archiv IPR Praha, f. FMU, i. č. 001106

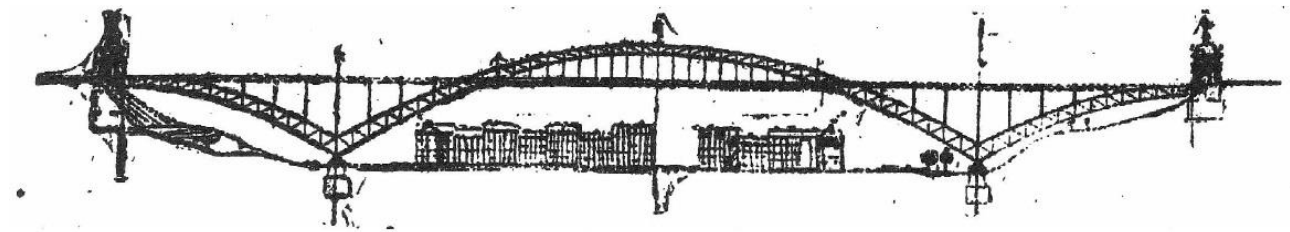
Obrázek 44: Projekt „Staré Praze“



Zdroj: Archiv IPR Praha, f. FMU, i. č. 001108

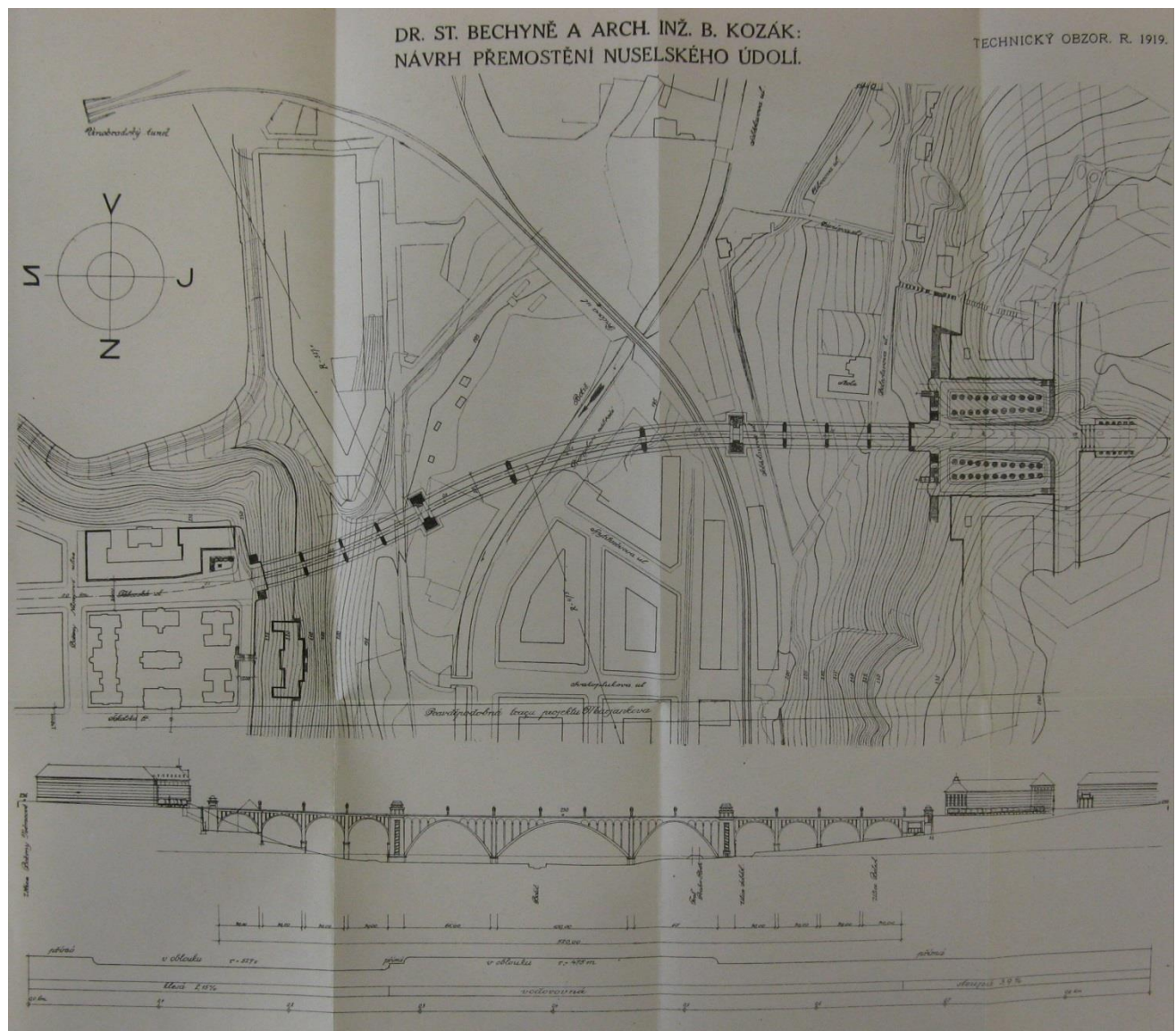
Nuselský most

Obrázek 45: Návrh mostu Ing. Marjanka z roku 1903



Zdroj: *Prager Tagblatt*, 13. 6. 1919, č. 188, s. 5.

Obrázek 46: Návrh přemostění dr. Bechyně a Arch. Kozáka



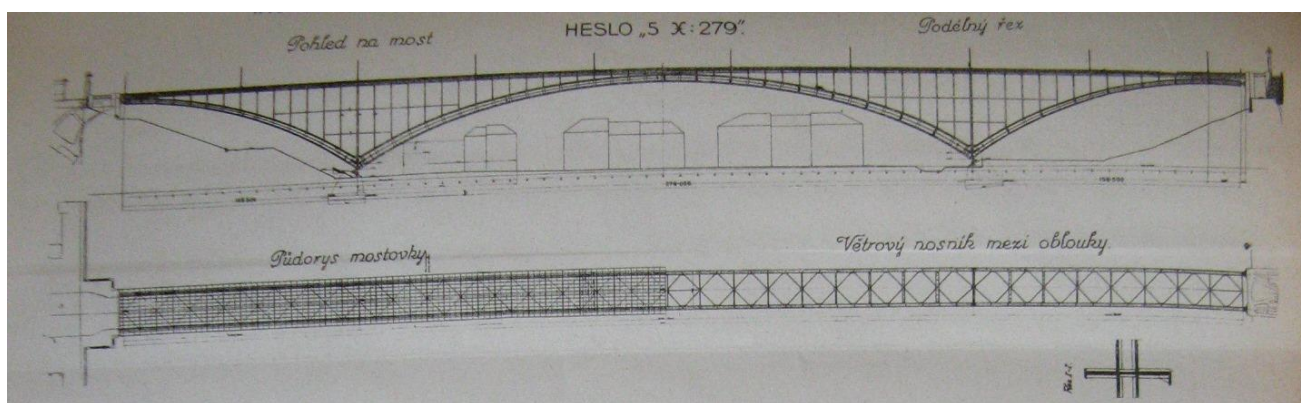
Zdroj: *Bechyně Stanislav, Kozák Bohumír, Přemostění nuselského údolí, Praha 1919 (1920).*

Obrázek 47: Projekt „5x:279“ - situace



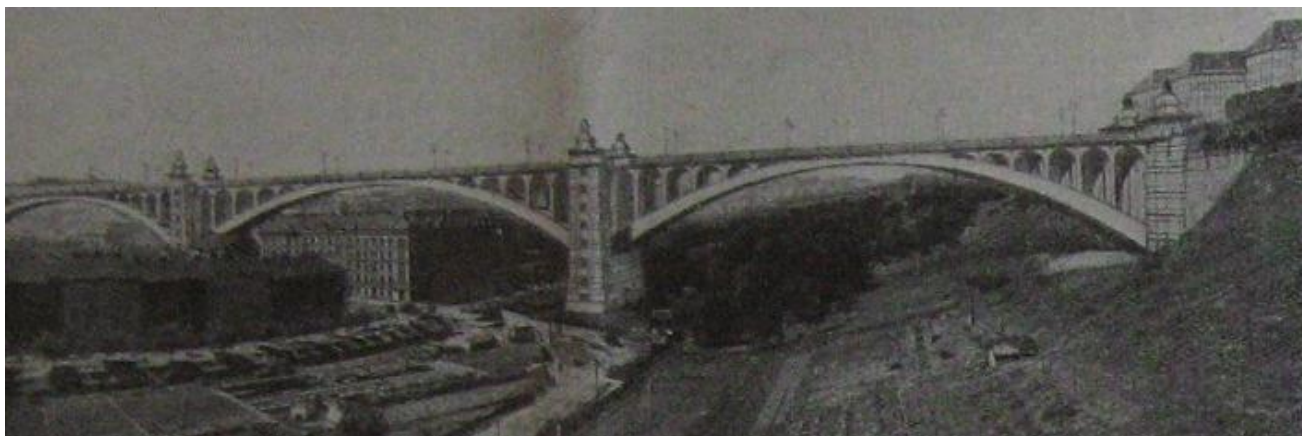
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 48: Projekt „5x:279“ - plán



Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 49: Projekt „Dutý vetknutý oblouk“



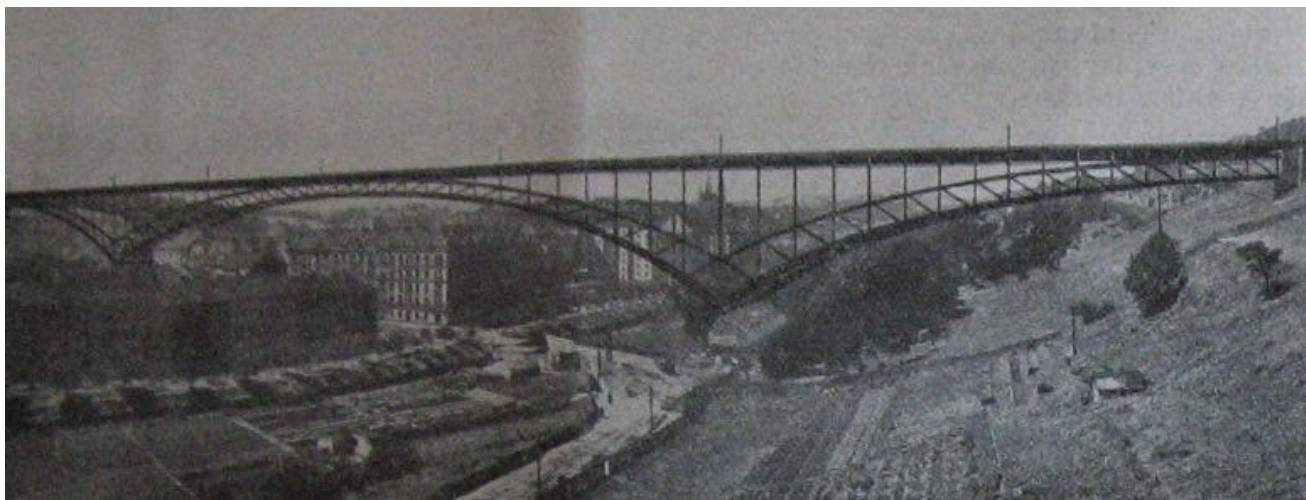
Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 50: Projekt „Dutý vetknutý oblouk“ - detail



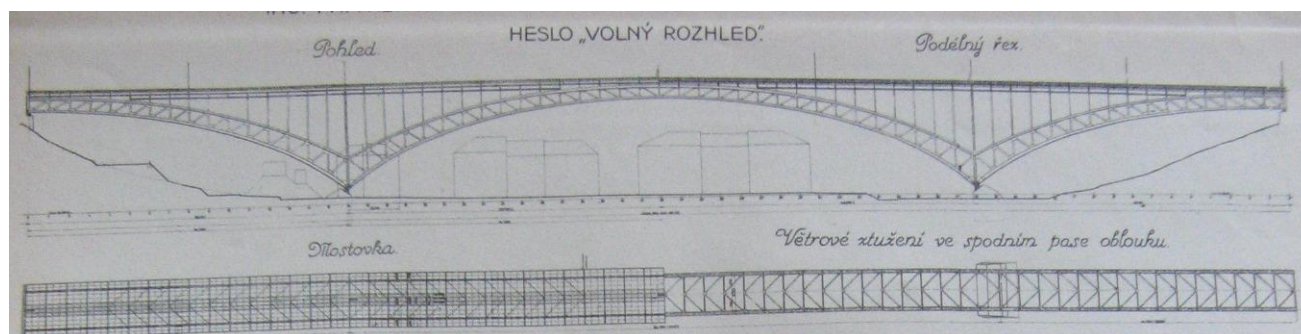
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 51: Projekt „Volný rozhled“ – celková situace



Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 52: Projekt „Volný rozhled“ - plán



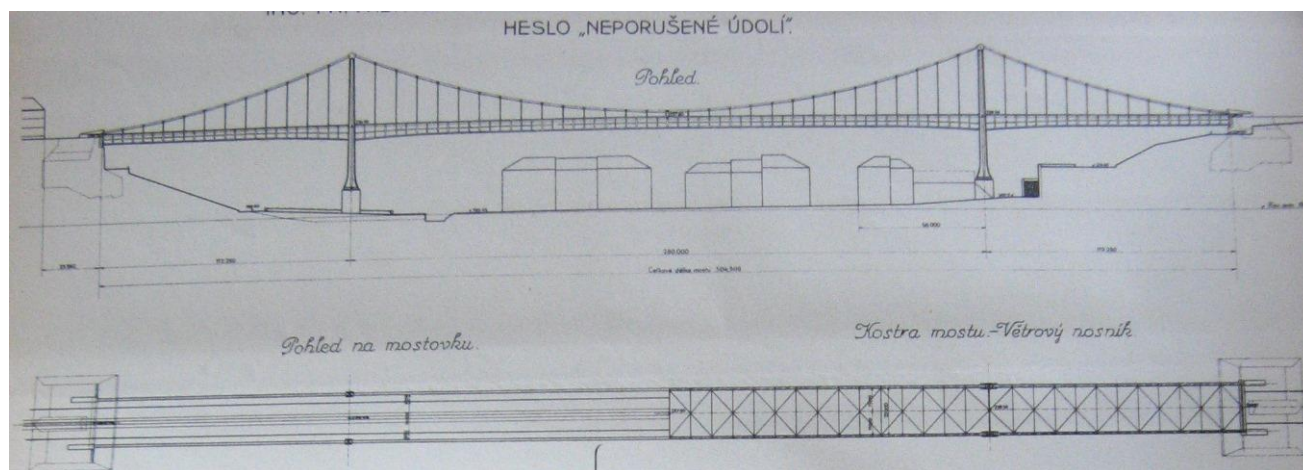
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 53: Projekt „Neporušené údolí“ – celková situace



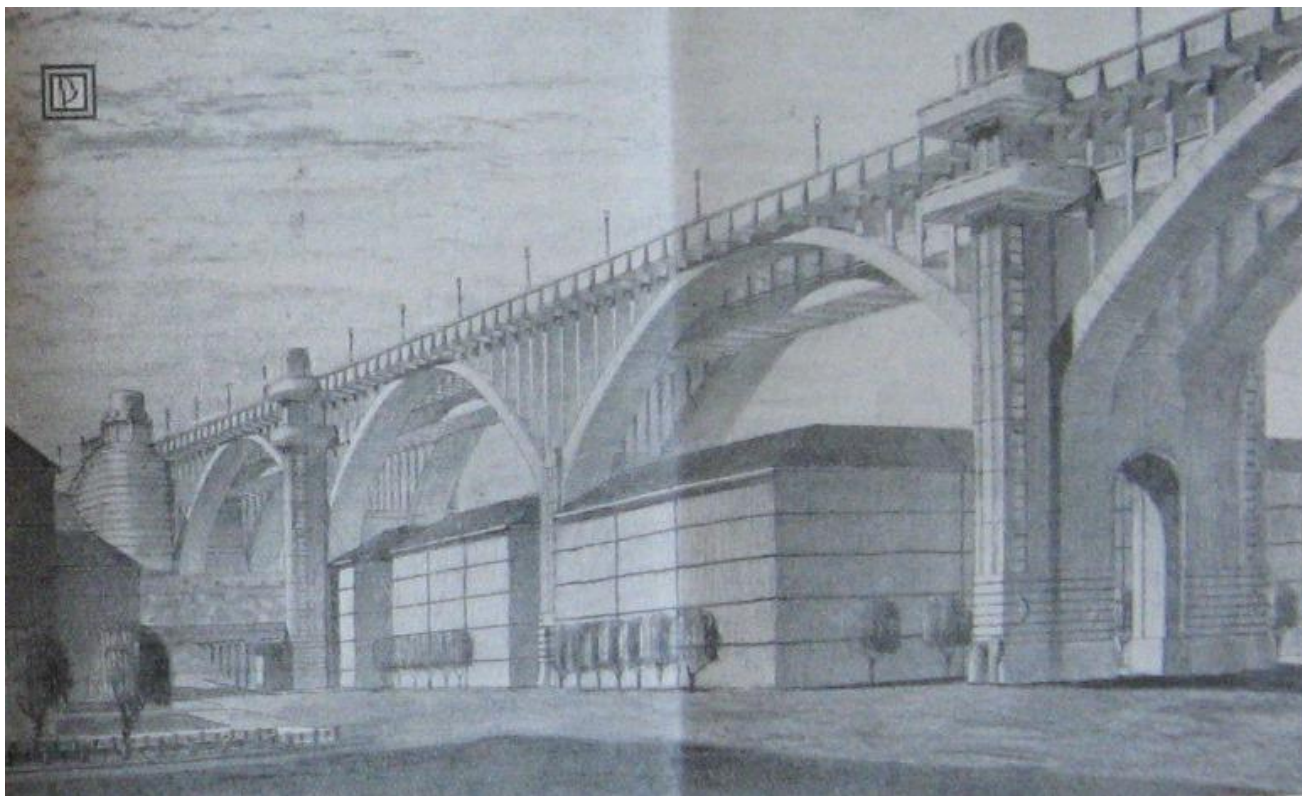
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 54: Projekt „Neporušené údolí“ - plán



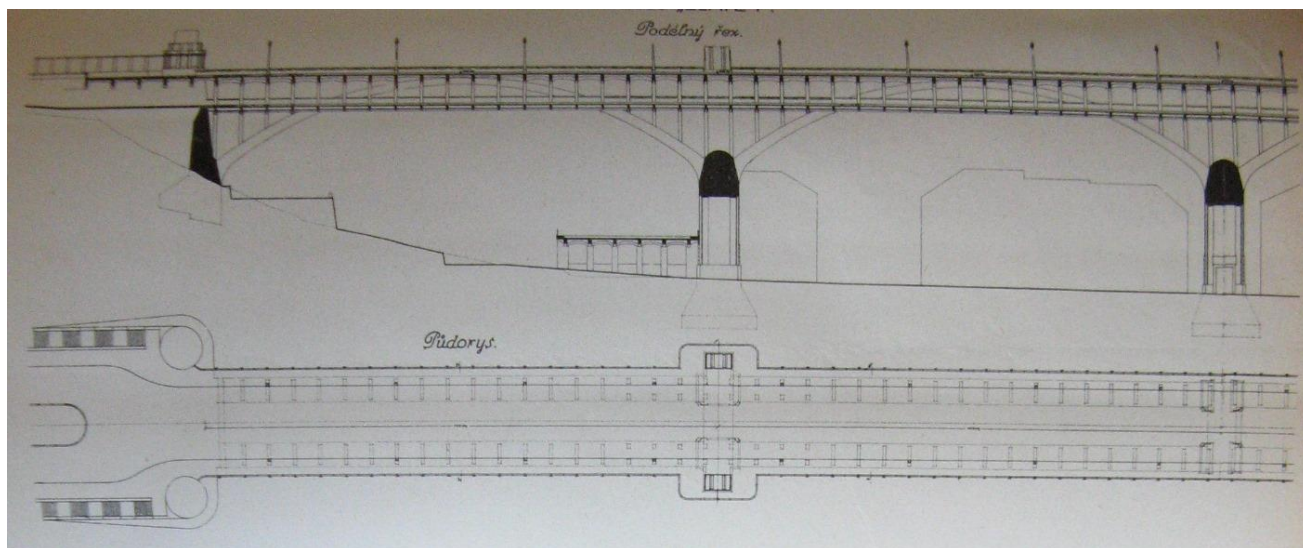
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 55: Projekt „Zlaté P“ - detail



Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 56: Projekt „Zlaté P“ - plán



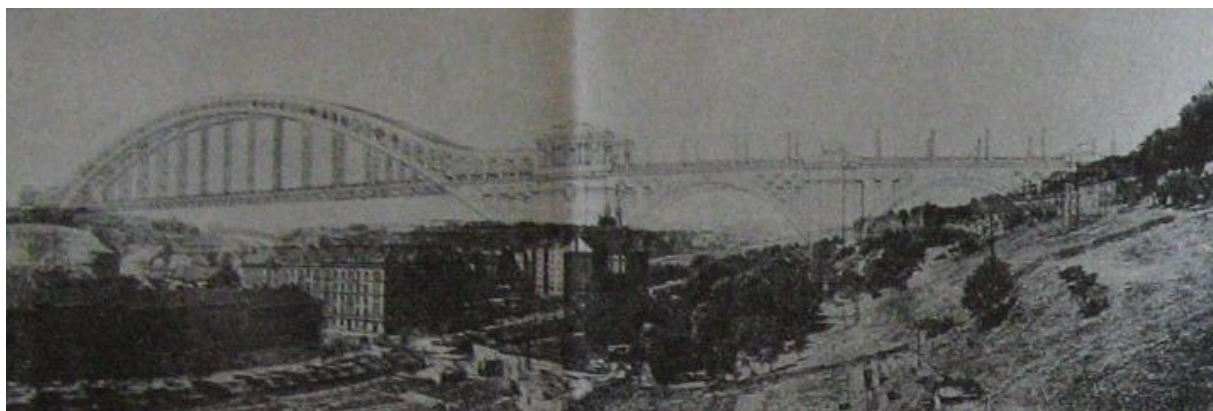
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 57: Projekt „Via“ - pohled



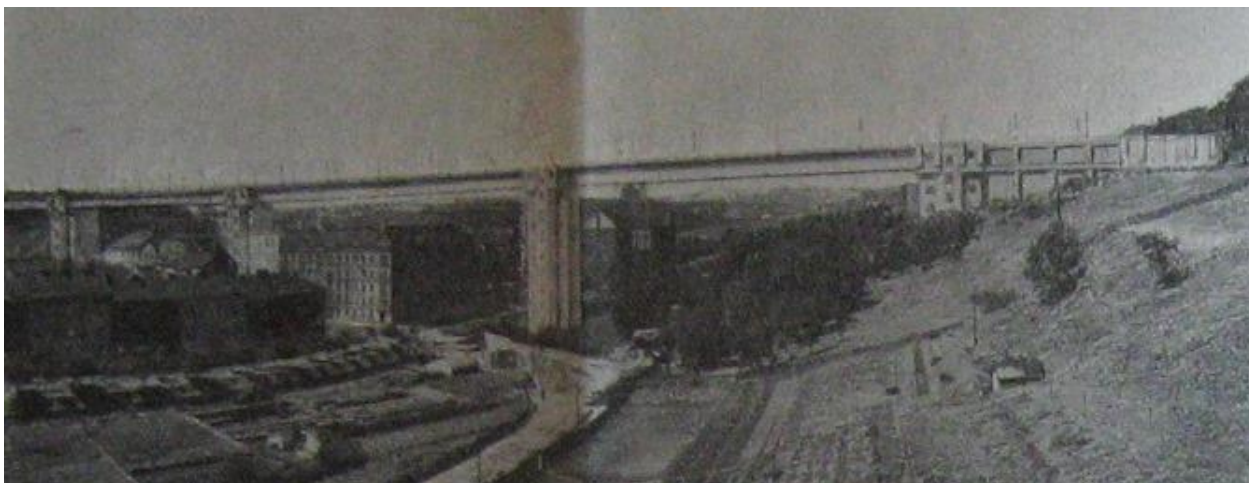
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 58: Projekt „Vers l'Avenir“ – celková situace



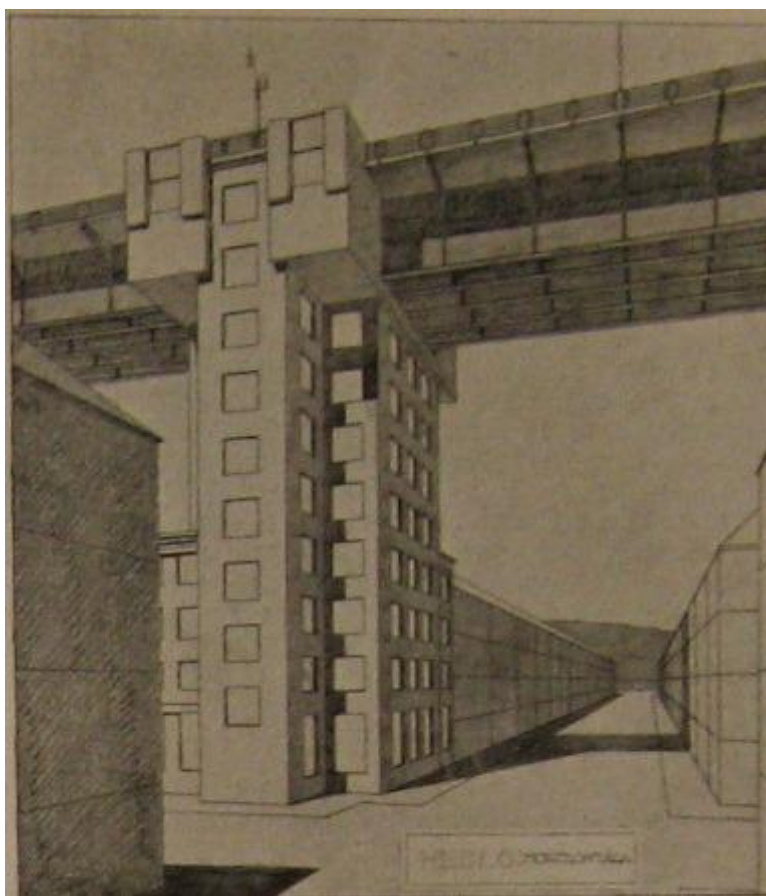
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 59: Projekt „Horizontála“ – celková situace



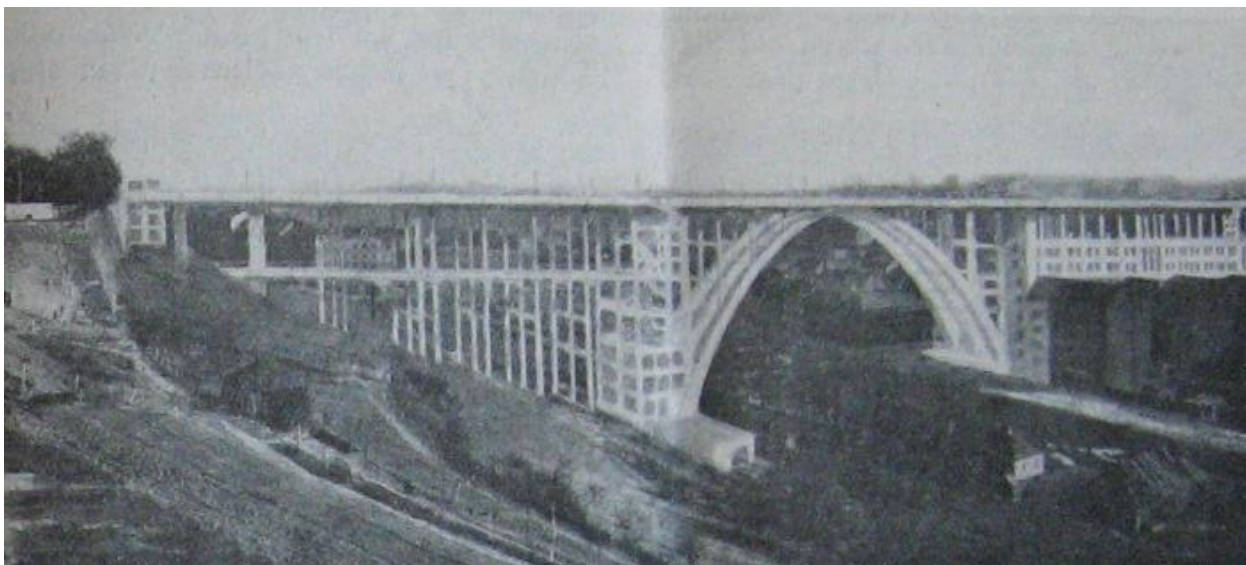
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s. 237.

Obrázek 60: Projekt „Horizontála“ - detail pilíře



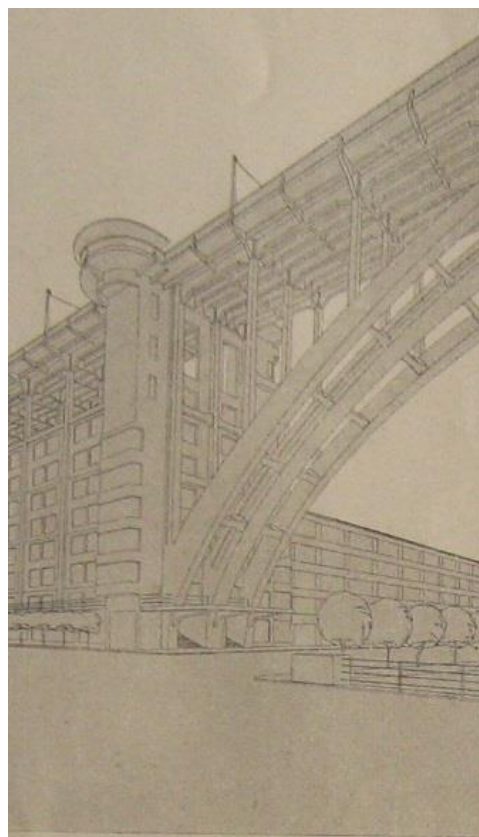
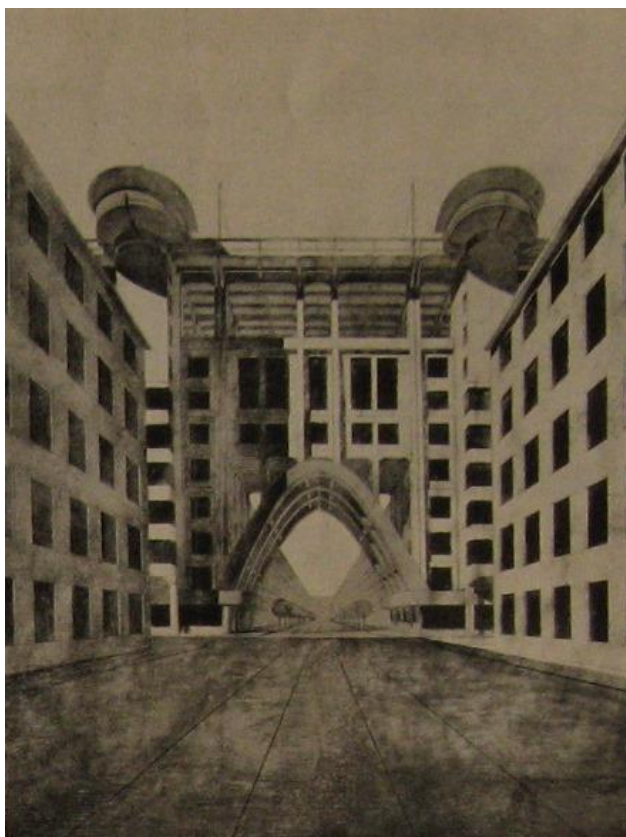
Zdroj: Sekla, Tkalců J., Čestné uznání heslo "Horizontála", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 168.

Obrázek 61: Projekt „8. patro“ - celková situace



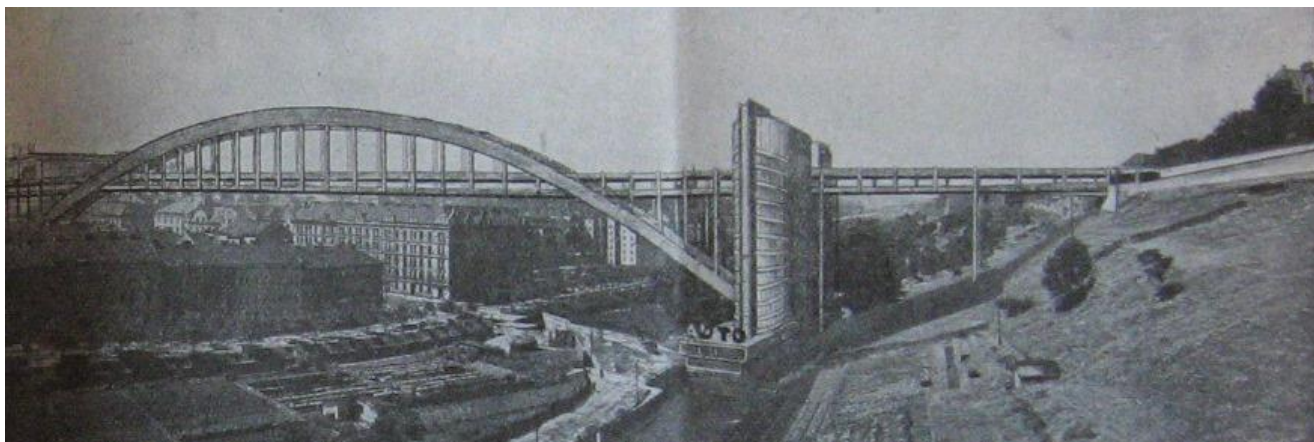
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s.

Obrázek 62: Detaily projektu „8. patro“



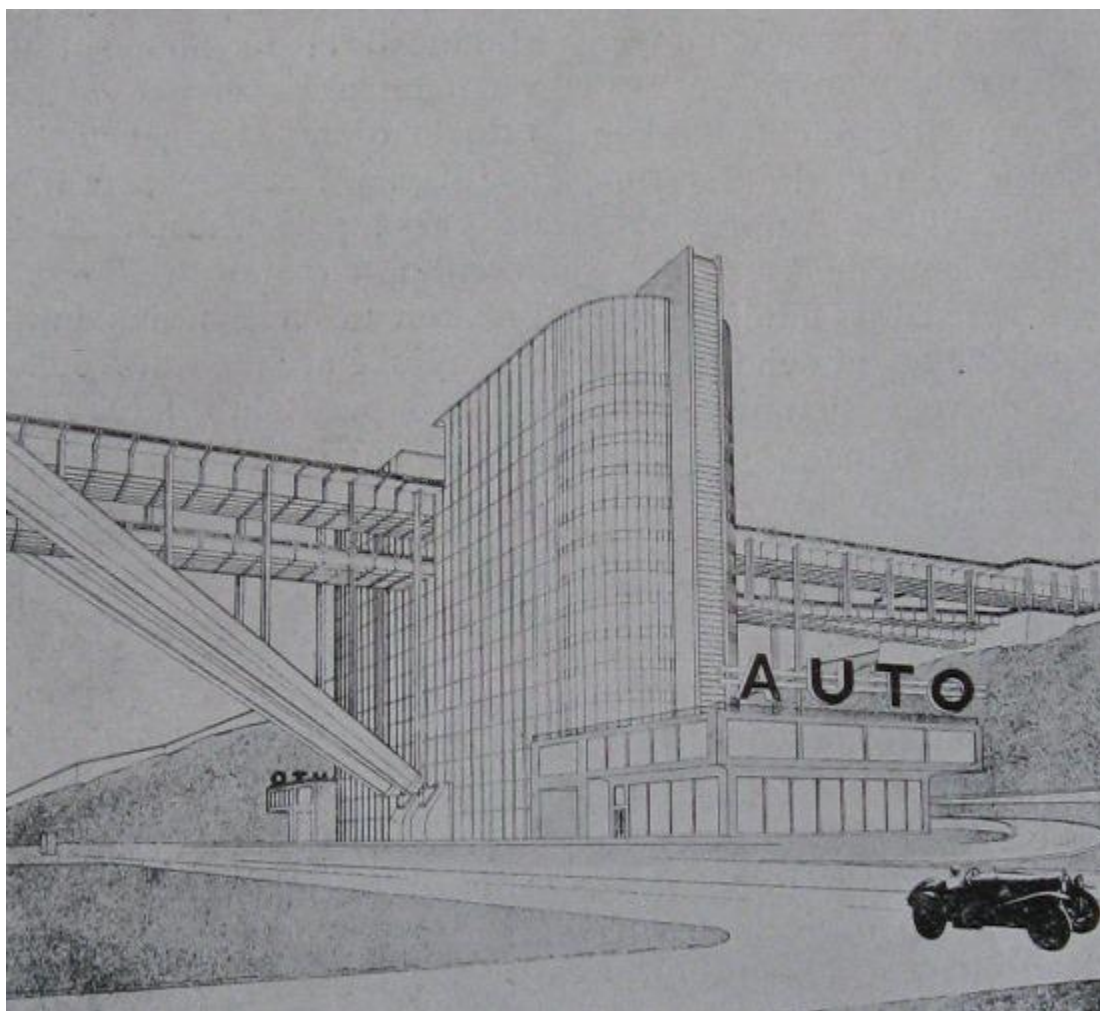
Zdroj: Viktora, Vaněček Miloš, Čestné uznání heslo "8. patro", Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, č. 7, s. 168.

Obrázek 63: Projekt „Černý terč“



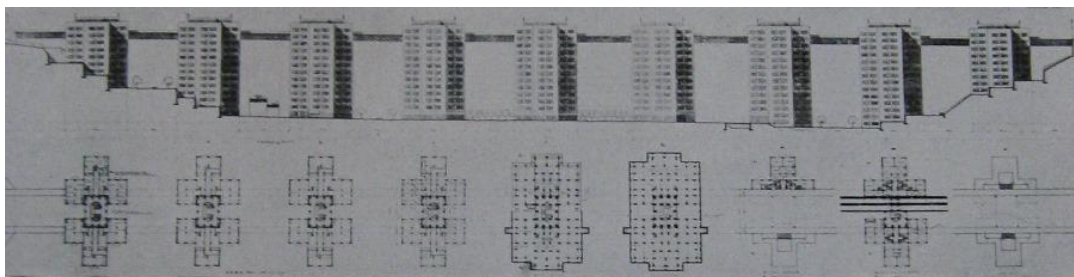
Zdroj: Mencl František, Soutěž na most přes Nuselské údolí v Praze, Technický obzor. Časopis československých inženýrů, r. 1929, roč. 37, s.

Obrázek 64: Projekt „Černý terč“ - detail



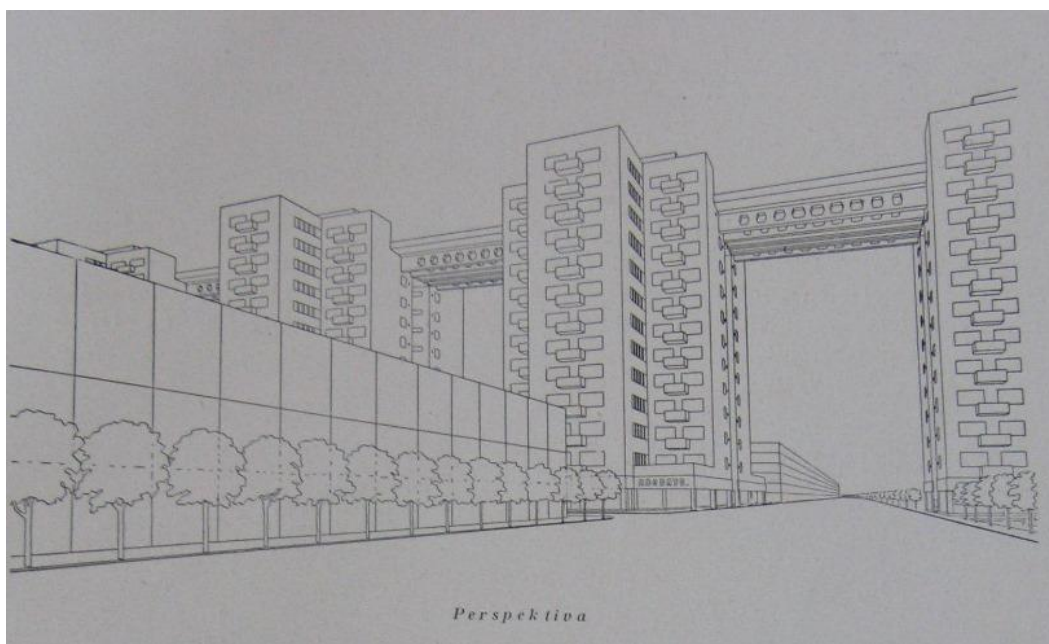
Zdroj: Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 21.

Obrázek 65: Projekt „Náklad hražen výnosem“



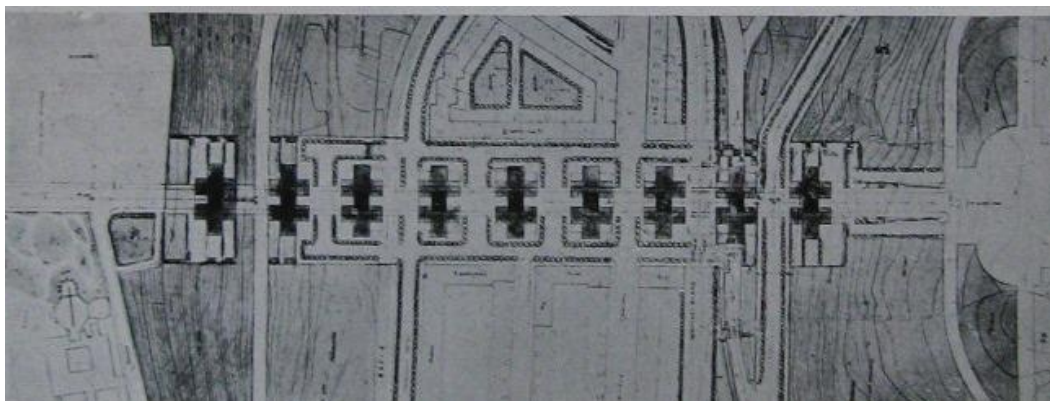
Zdroj: Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 29.

Obrázek 66: Projekt „Náklad hražen výnosem“ - perspektiva



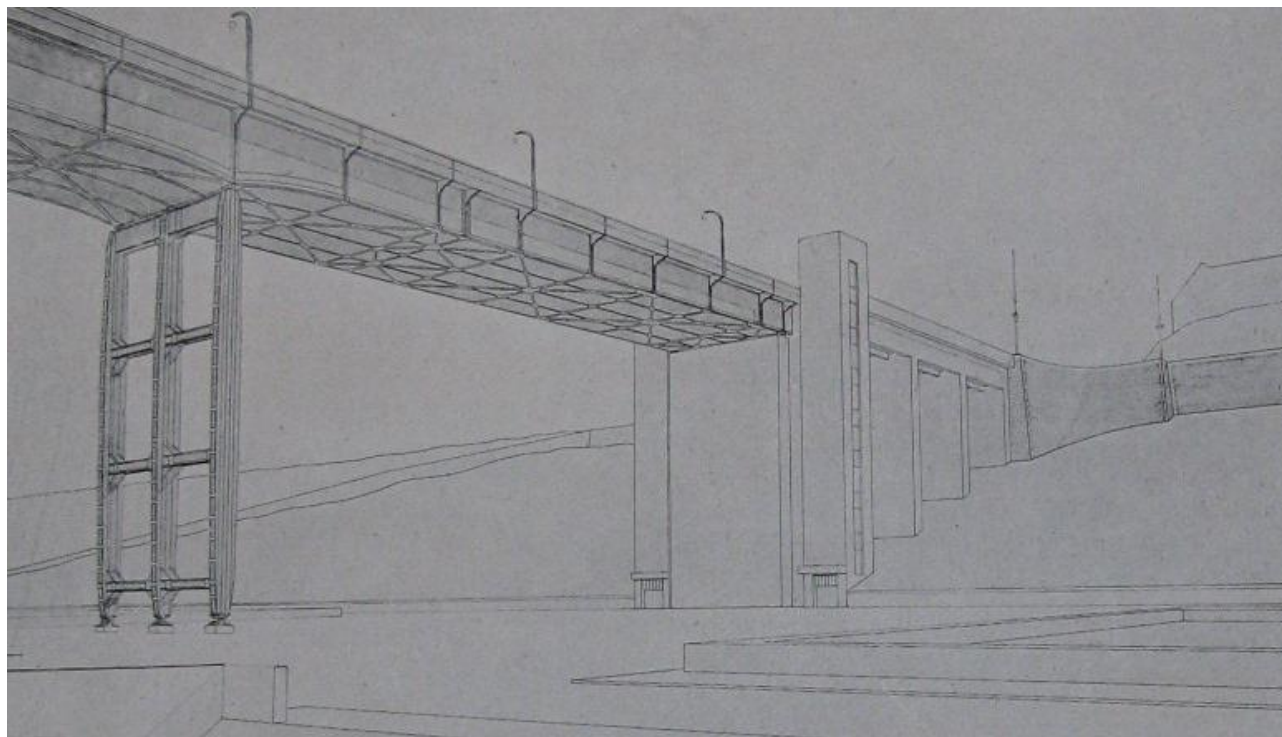
Zdroj: Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 29.

Obrázek 67: Projekt „Náklad hražen výnosem“ - plán



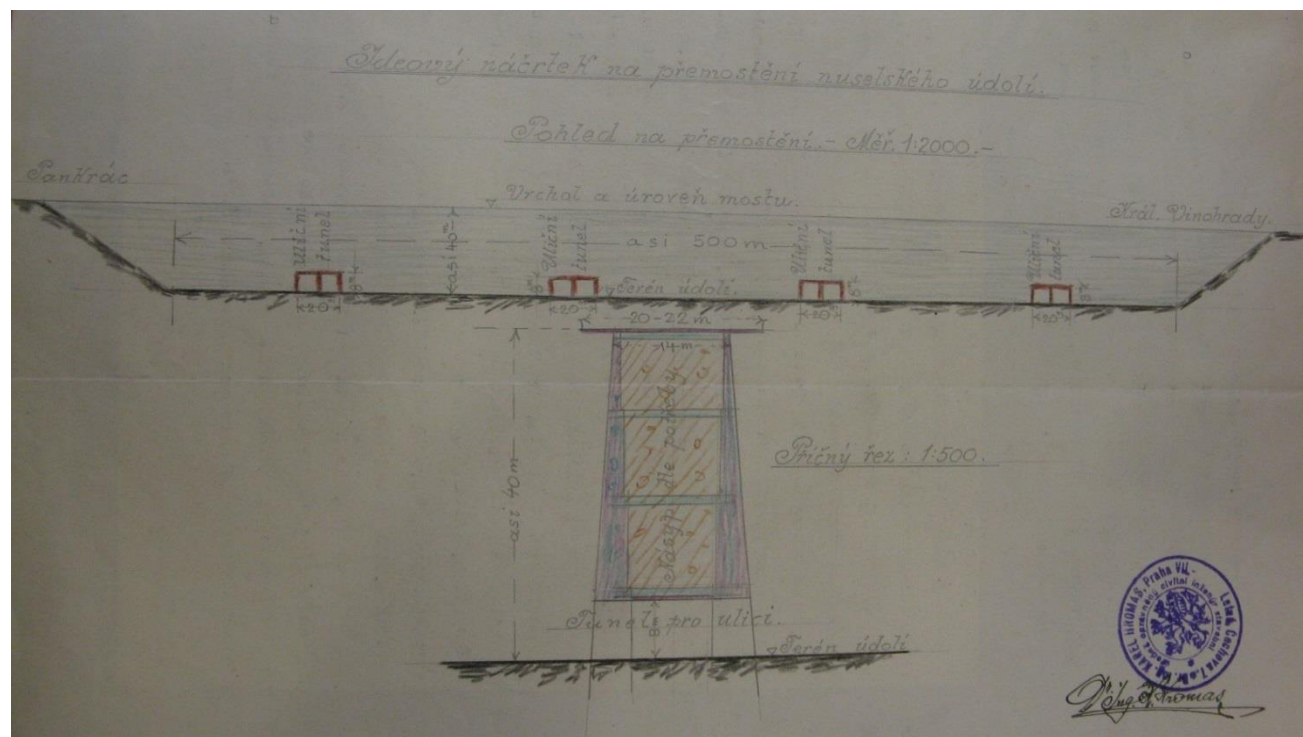
Zdroj: Soutěž na přemostění nuselského údolí, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 29.

Obrázek 68: Projekt „Jednoduché řešení“



Zdroj: Jednoduché řešení, Stavba, roč. 6, r. 1927-1928, s. 6.

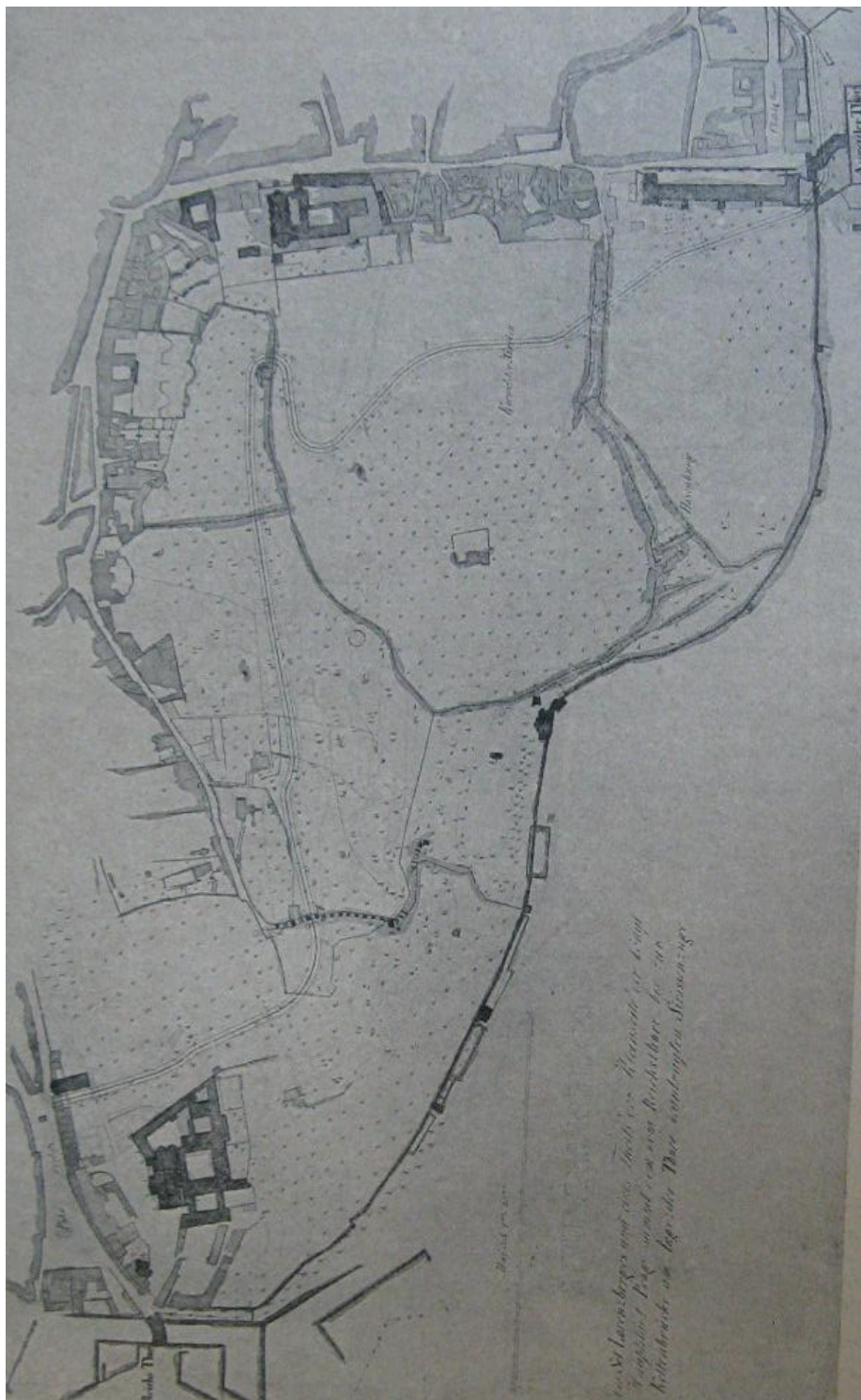
Obrázek 69: Návrh Ing. Hromase z roku 1936



Zdroj: AMP, f. MHMP1 - Ref.1.C, kt.241, i.č.927, sign. B9/17.

Petřínská komunikace

Obrázek 70: Návrh komunikace mezi lety 1847 - 1850



Urban Max, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy, Styl. Časopis pro architekturu, stavbu měst a umělecký průmysl, r. 1931-1932, r. 11 (16), s.109

Obrázek 71: Petřínská komunikace na oficiálním plánu



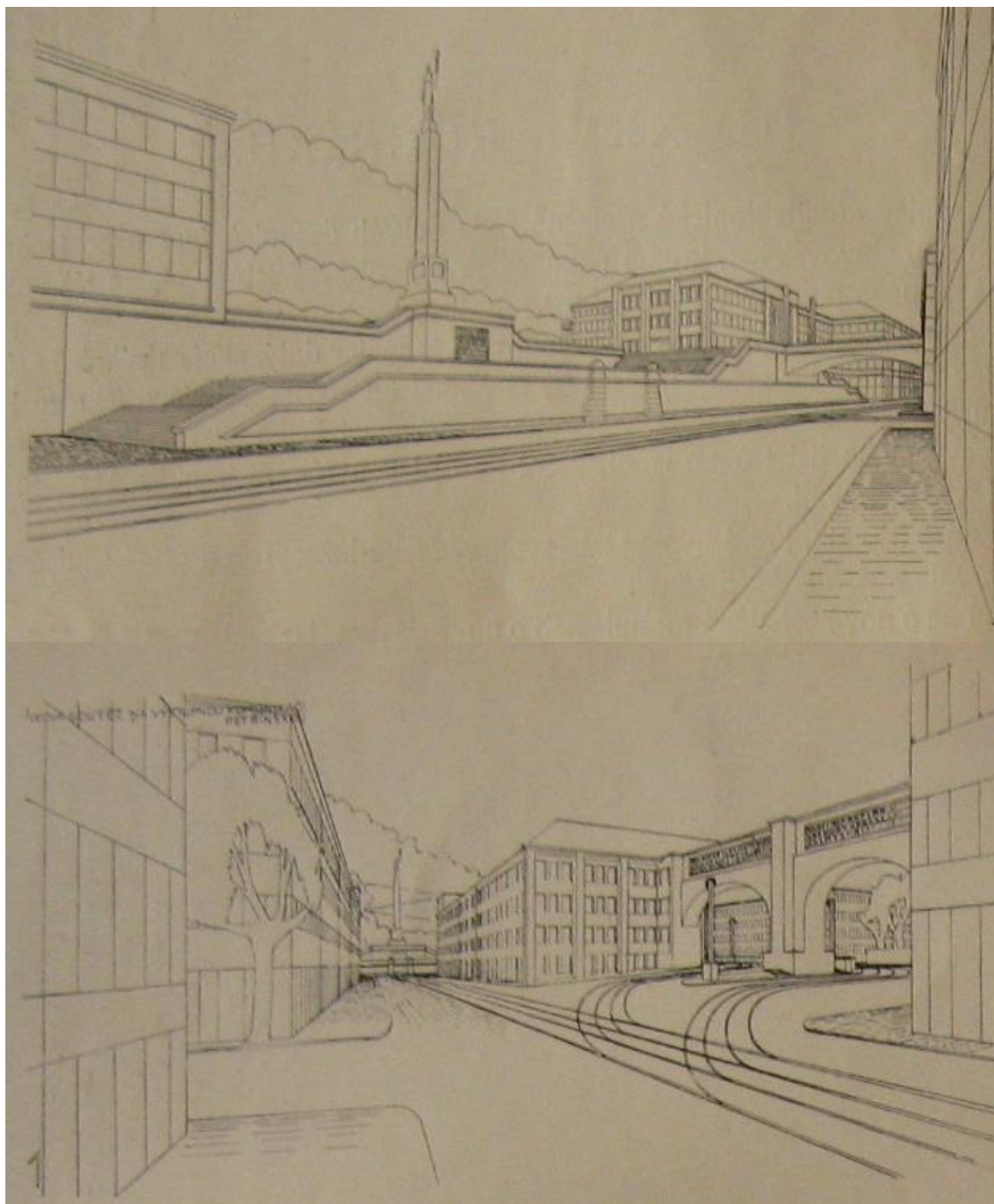
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. SRK, i. č. SRK000183.

Obrázek 72: Projekt „V dohledné době“



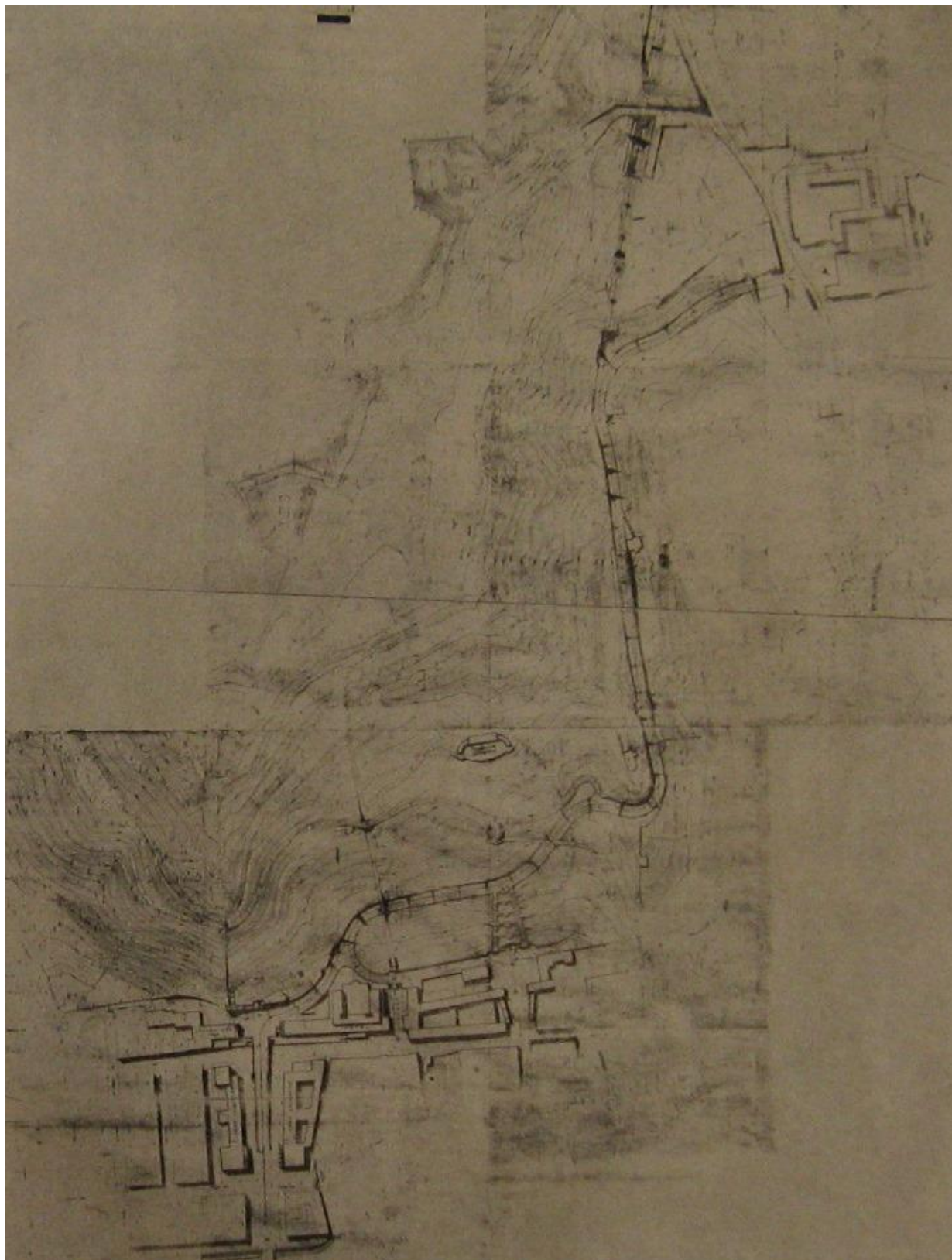
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 3.

Obrázek 73: Projekt „V dohledné době“ - pohled na Újezd



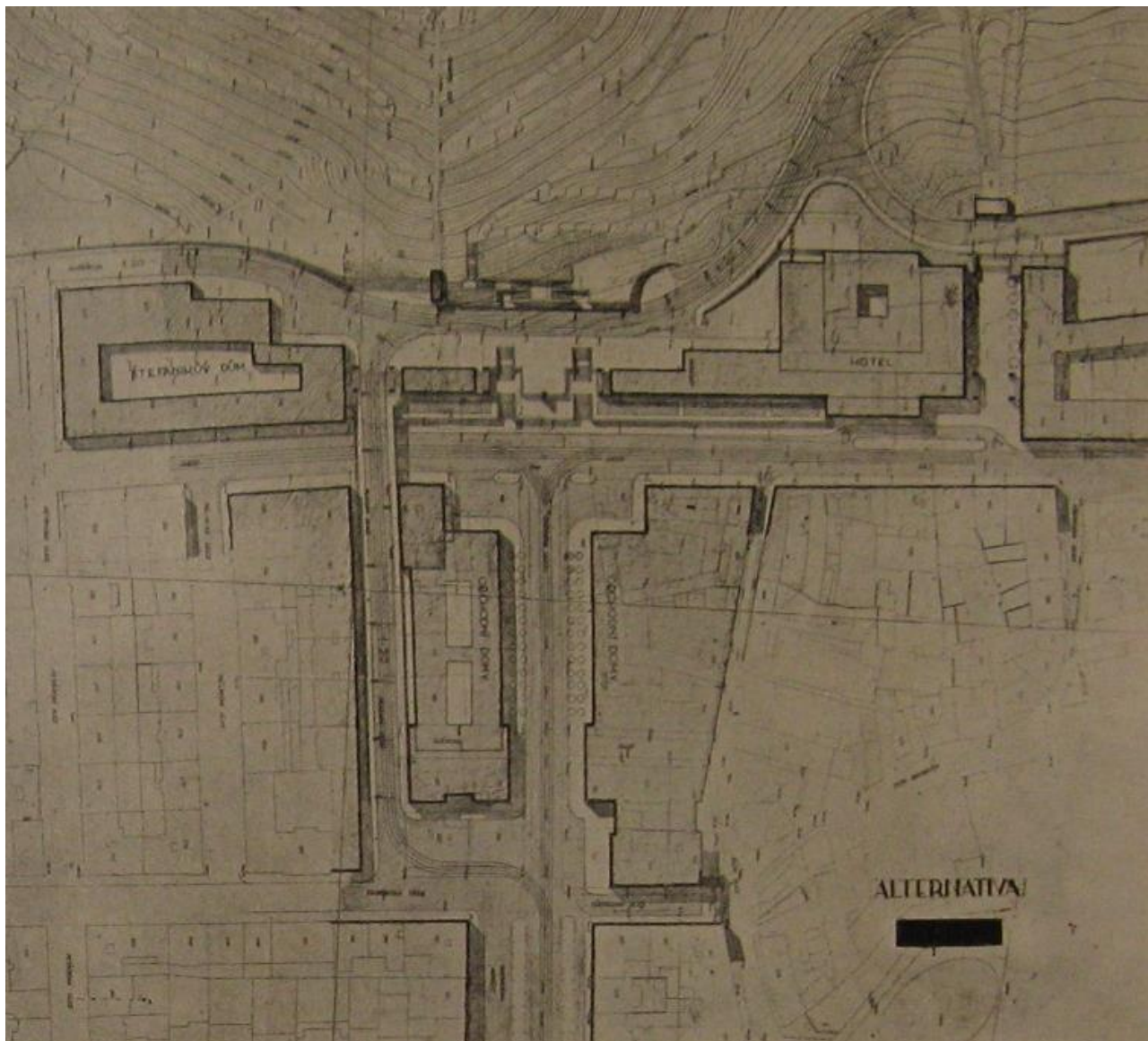
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 2, 4.

Obrázek 74: Projekt „Strahovský tunel“



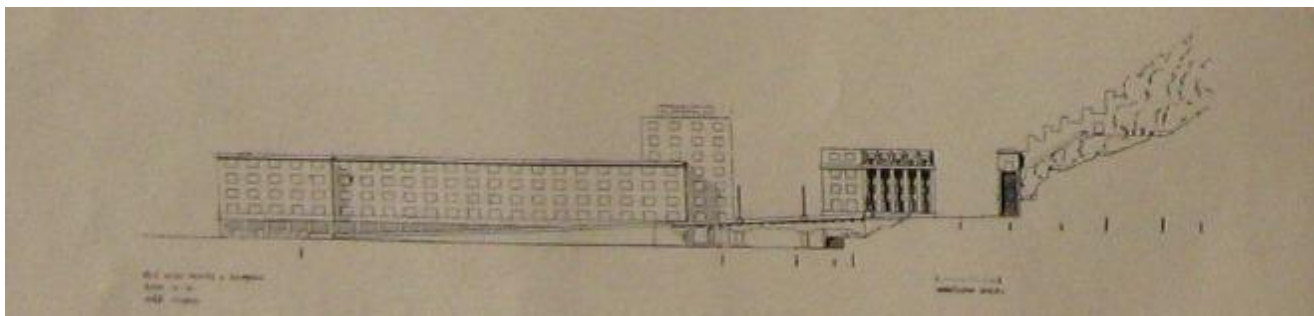
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 7.

Obrázek 75: Projekt „Strahovský tunel“ – situace na Újezdě



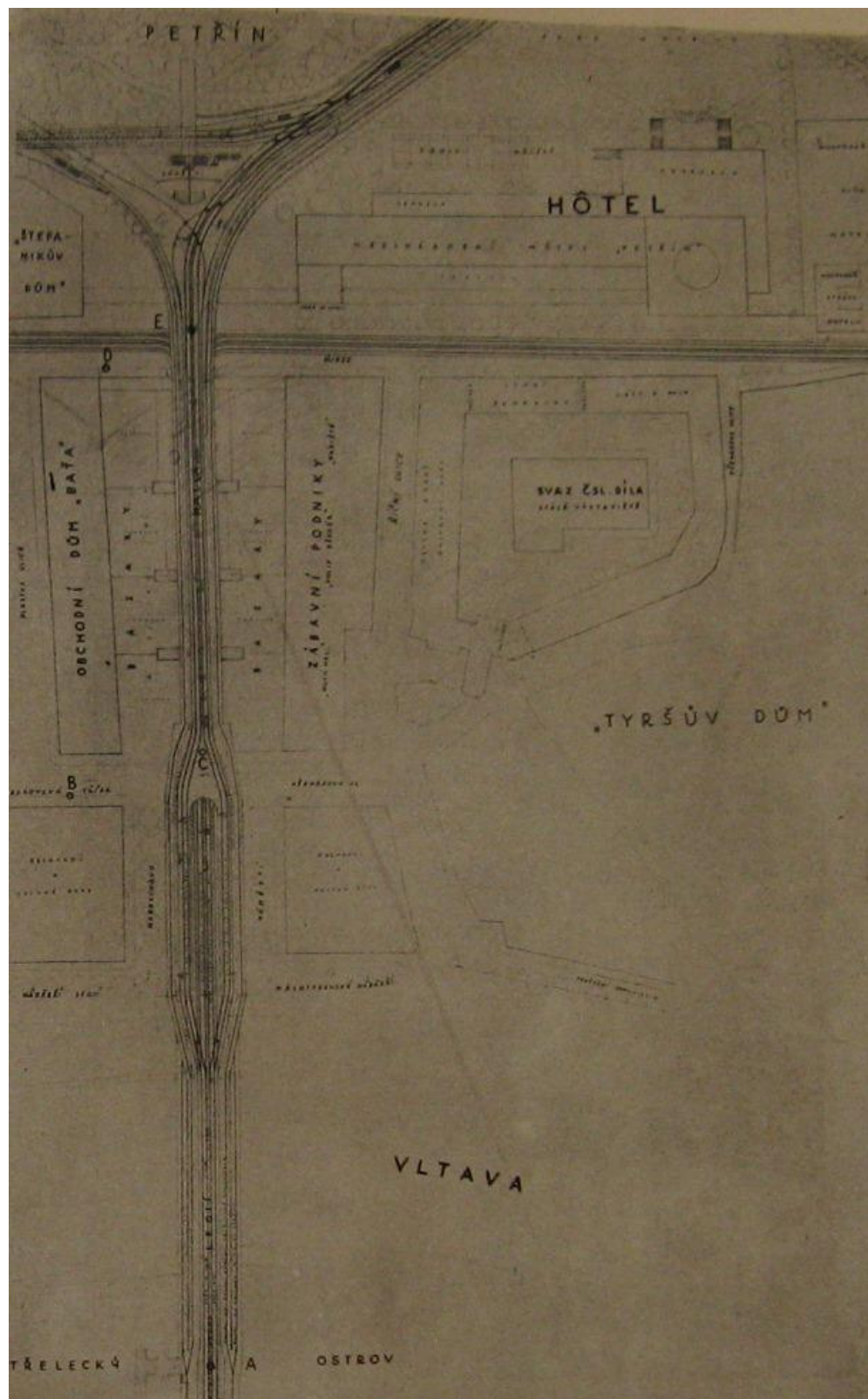
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 9

Obrázek 76: Projekt „Strahovský tunel“ - podélný řez



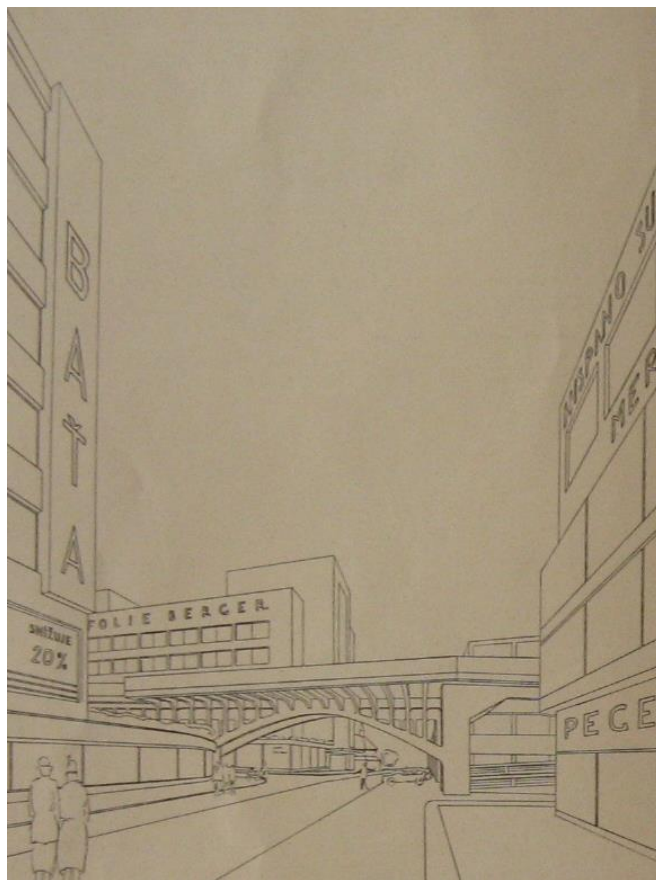
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 8.

Obrázek 77: Projekt „X” - situace na Újezdě



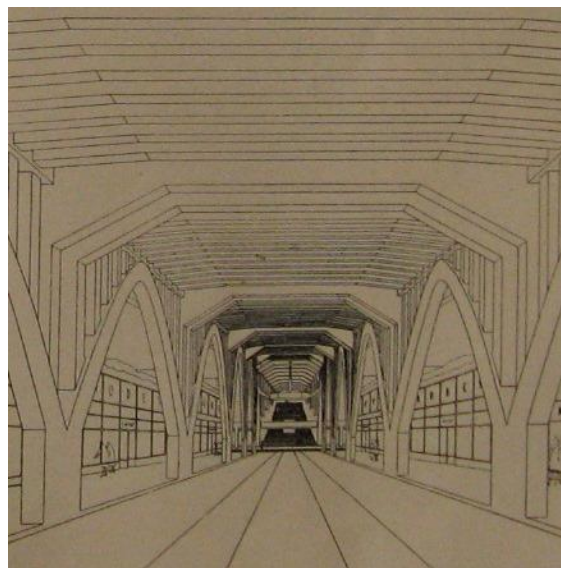
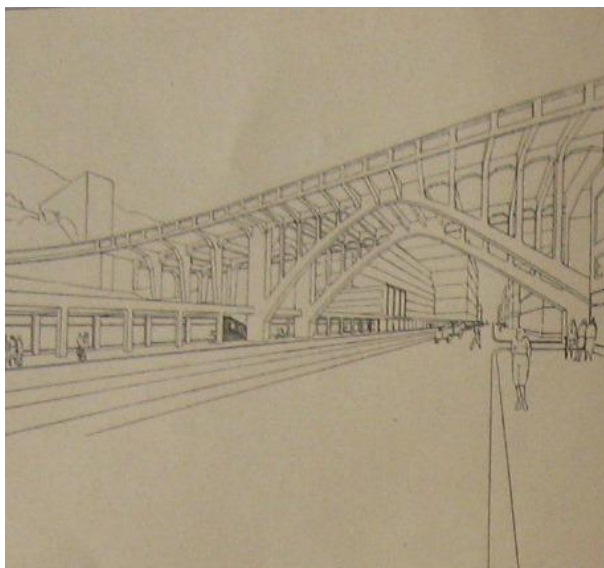
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 16.

Obrázek 78: Projekt „X“ - Přemostění Újezdu



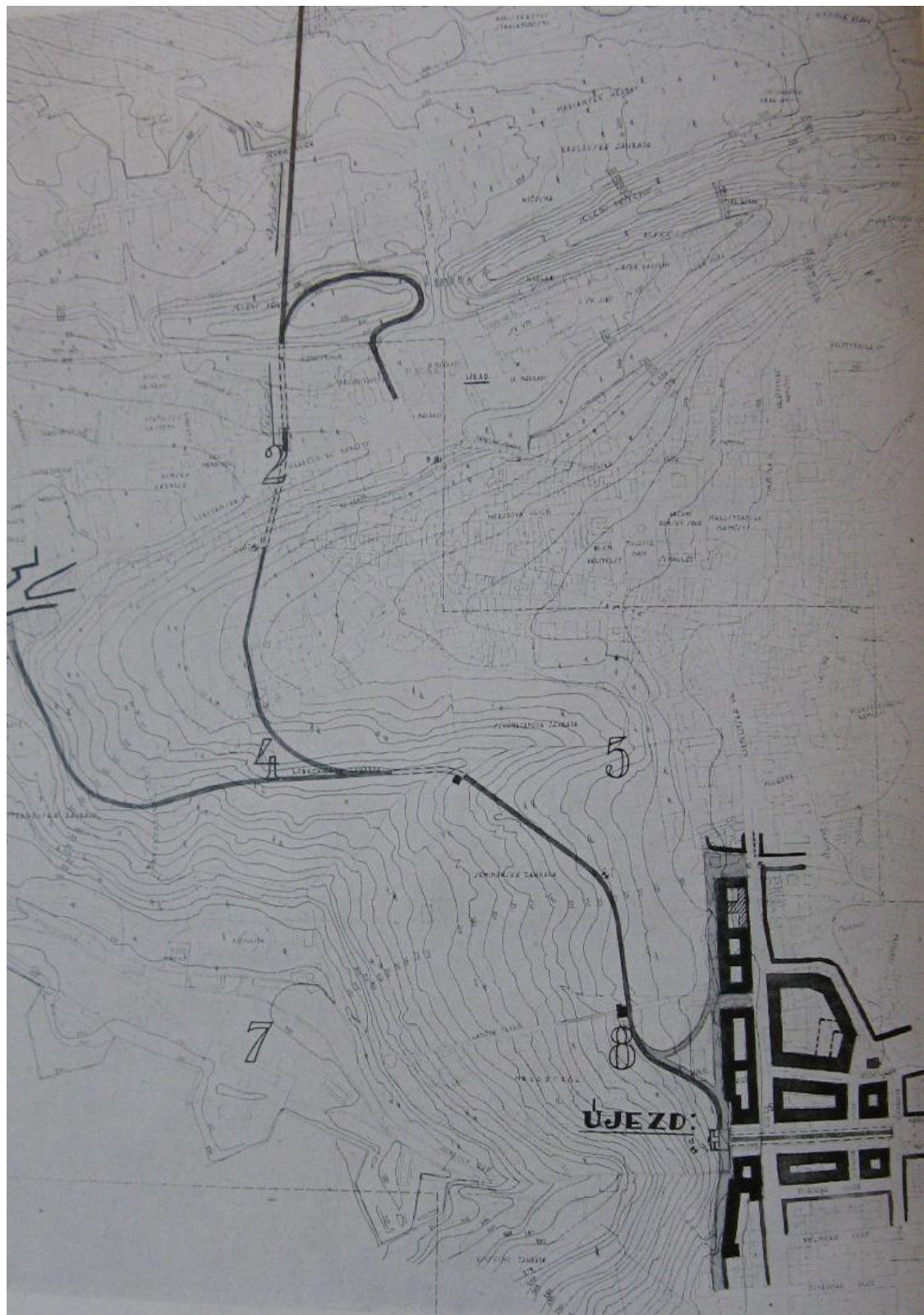
Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 16.

Obrázek 79: Projekt „X“ - Přemostění Újezdu – detail a pohled pod přemostění



Zdroj: Redakce, Soutěž na Petřínskou komunikaci, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 11, 14.

Obrázek 80: Projekt „Újezd-Pohořelec-Dejvice“



Zdroj: Starý Oldřich, Petřinská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926-7, roč. 5, s. 102.

Obrázek 81: Projekt „Z“



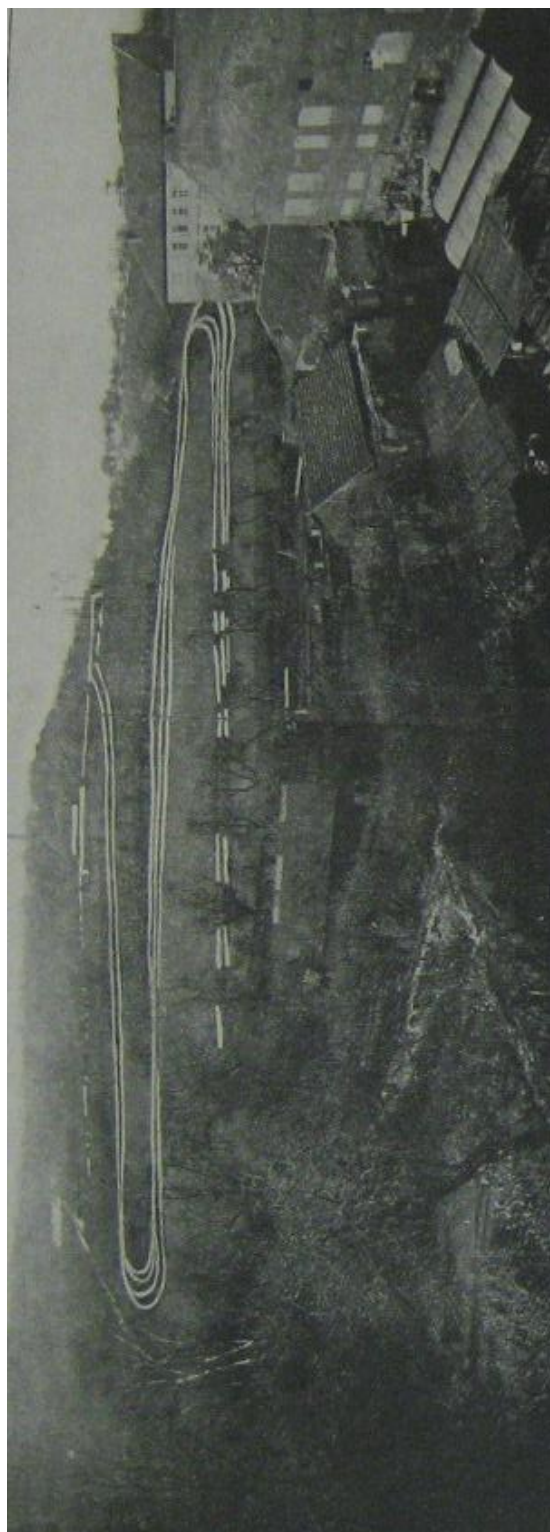
Zdroj: Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926-7, roč. 5, s. 99

Obrázek 82: Název neznámý, autor F. A. Libra



Zdroj: Starý Oldřich, Petřínská komunikace, Stavba. Měsíčník pro stavební umění, r. 1926-7, roč. 5, s. 99

**Obrázek 83: Petřínská komunikace
vyložená v terénu**



*Zdroj: Petřínská komunikace zničí krásné zahrady
malostranské, Za starou Prahu. Věstník pro
ochranu památek, r. 1927, roč. 12, č. 3, s. 1 - 4.*

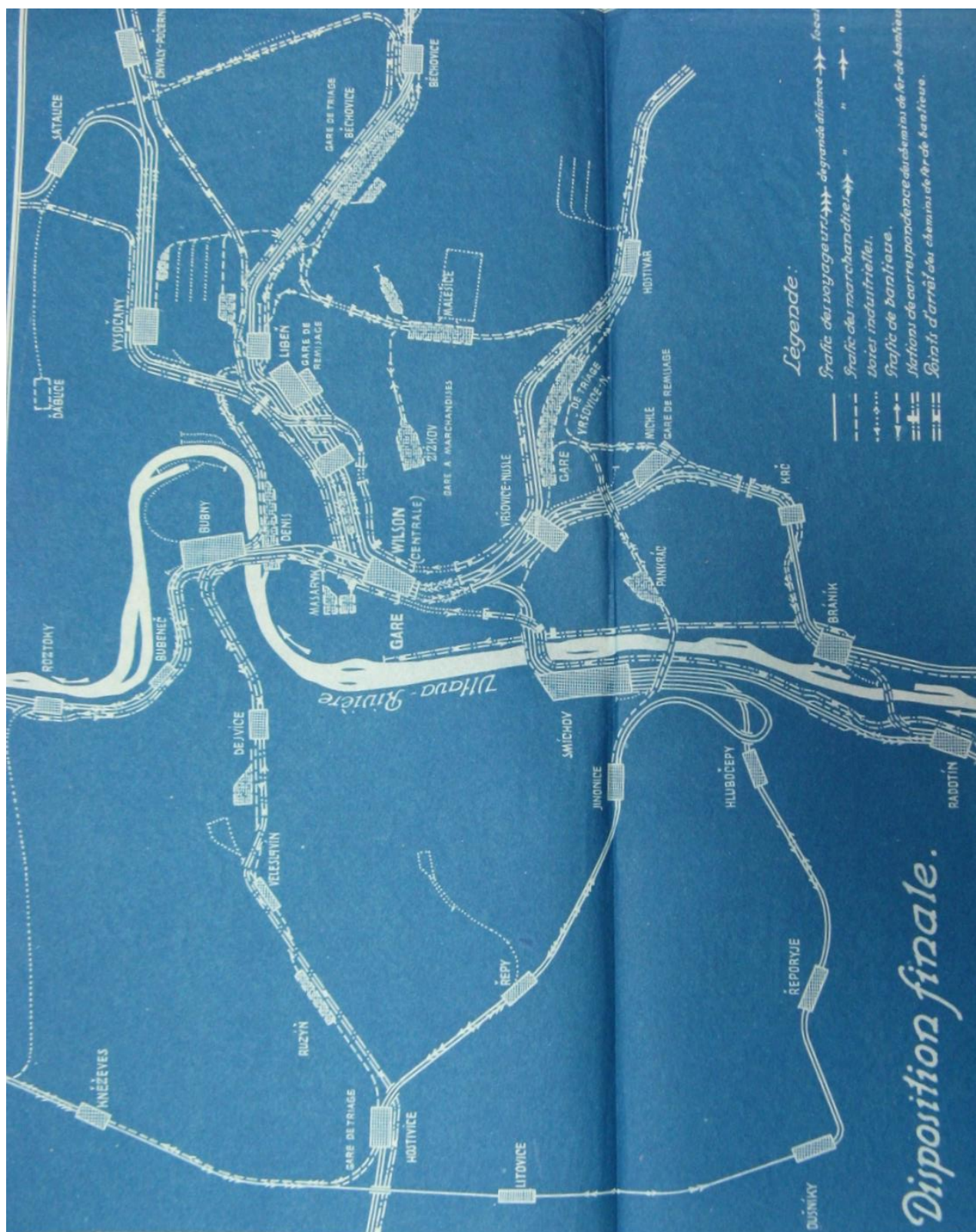
Železniční řešení

Obrázek 84: Stav železniční sítě v roce 1928



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno

Obrázek 85: Podoba železnice dle Dispozičního plánu



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno

[illegible]

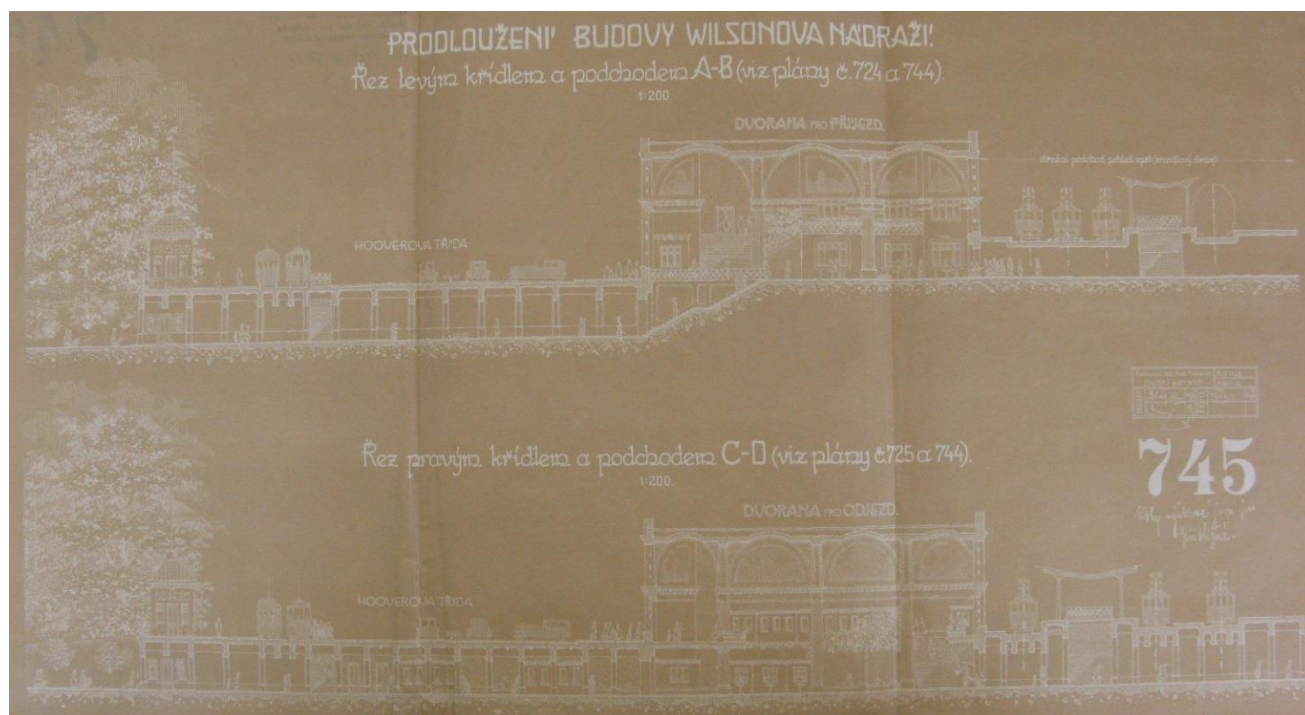
314

Obrázek 87: Podoba Wilsonova a Masarykova nádraží dle Generálního plánu



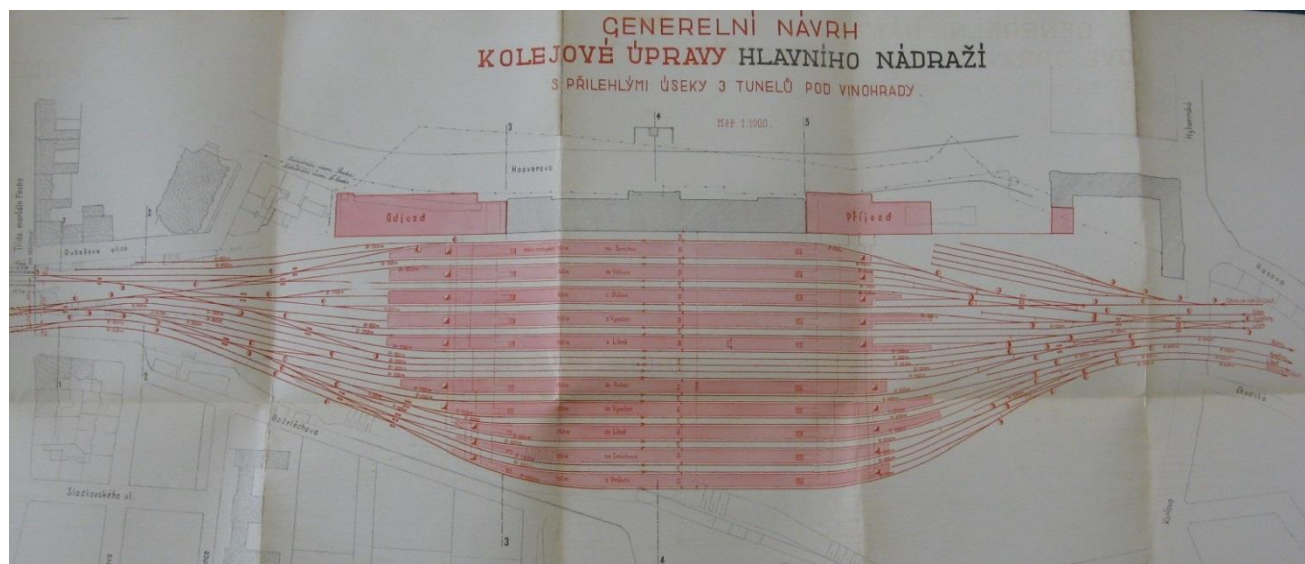
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.517, i.č.52230

Obrázek 88: Prodloužení budovy Wilsonova nádraží v roce 1929



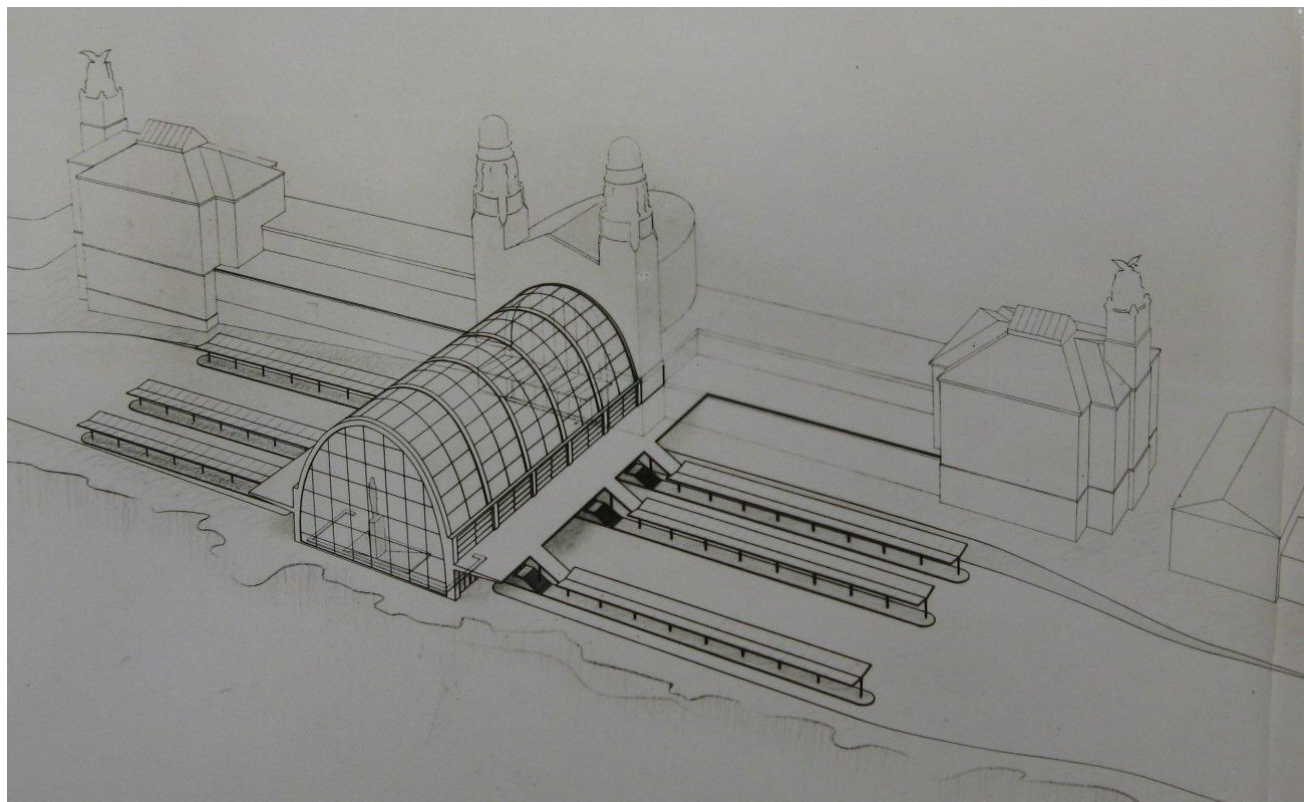
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.519, i.č.52230 I

Obrázek 89: Přeměna Wilsonova nádraží dle Racionalizačního plánu v roce 1934



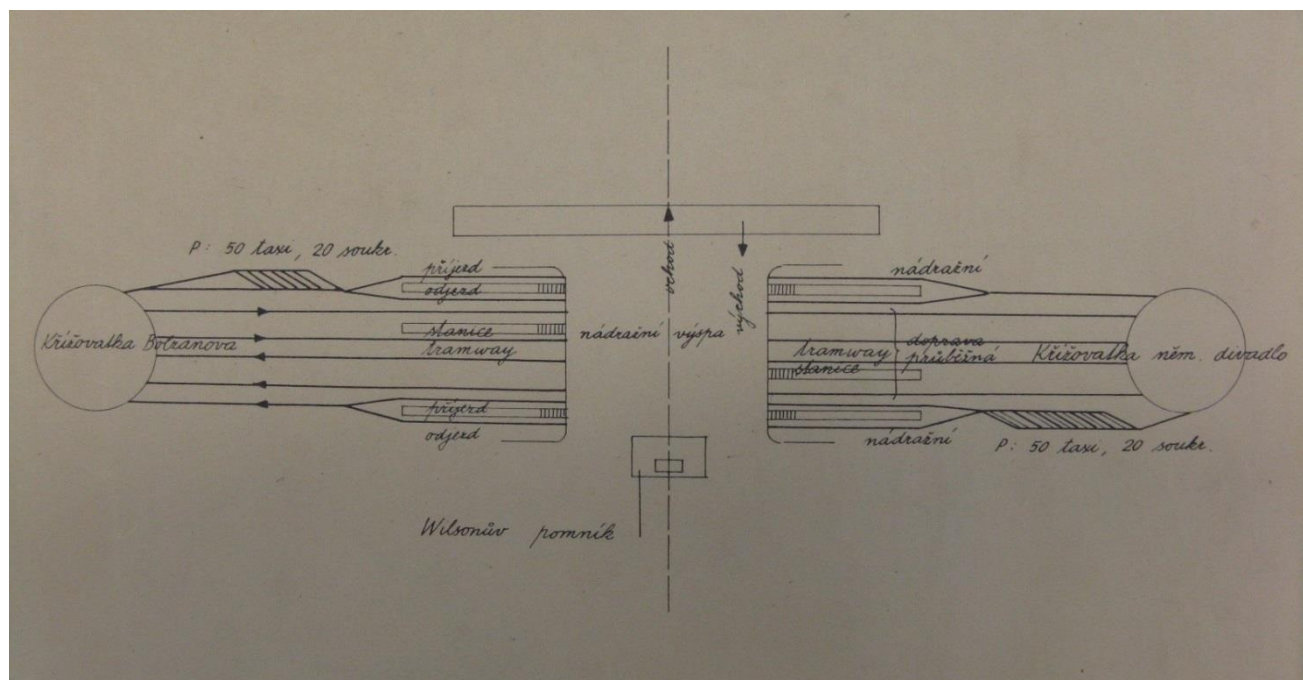
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.515, i.č.52230 I

Obrázek 90: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta C - patrně rok 1934



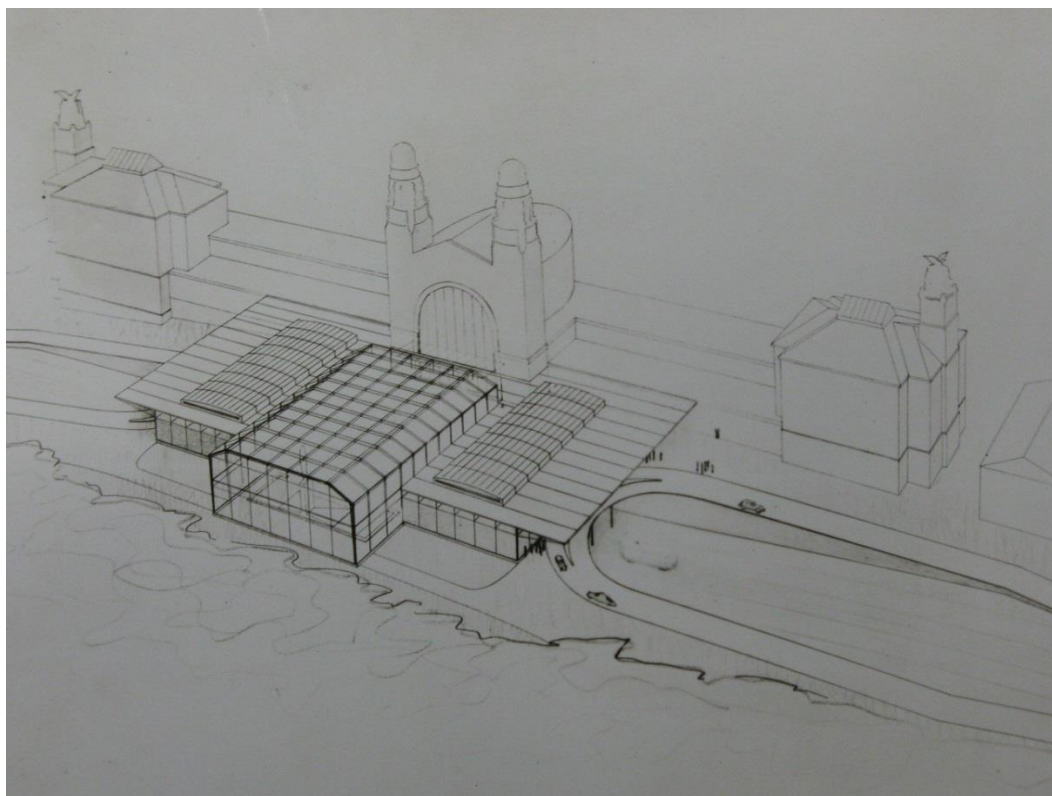
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.516, i.č.52230

Obrázek 91: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta C - patrně rok 1934



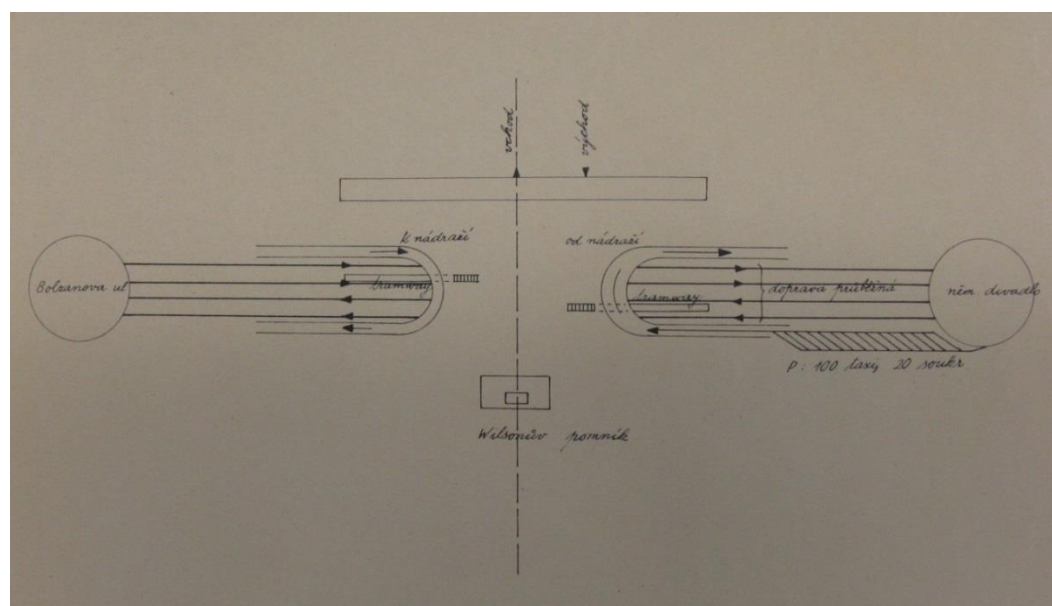
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.516, i.č.52230

Obrázek 92: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta D - patrně rok 1934



Zdroj: NA, f. MŽ, kt.516, i.č.52230

Obrázek 93: Návrh na přestavbu Wilsonova nádraží, varianta D - patrně rok 1934



Zdroj: NA, f. MŽ, kt.516, i.č.52230

Obrázek 94: Návrh z roku 1926 nákladového nádraží Maniny a odstavného nádraží v Libni



Zdroj: NA, f. MŽ, kt. 519, i.č.52230 I

Obrázek 95: Návrh z roku 1927 nákladového nádraží Maniny a odstavného nádraží v Libni

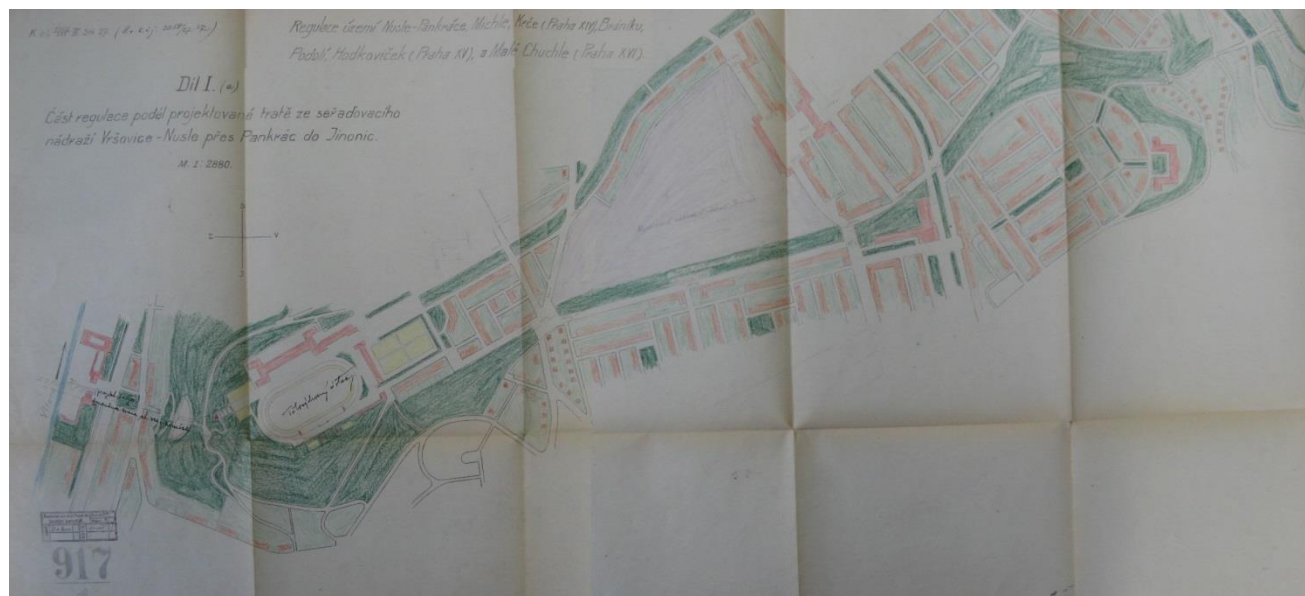


Zdroj: NA, f. MŽ, kt. 519, i.č.52230 I

[illegible]

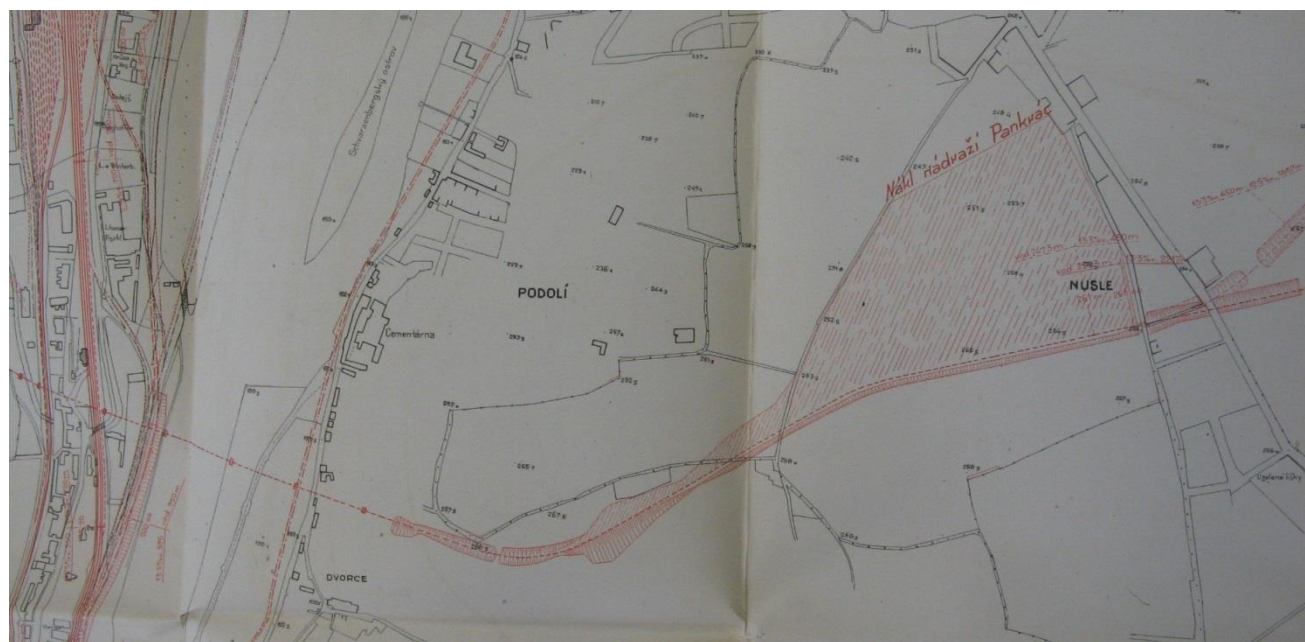
320

Obrázek 97: Nákladové nádraží Pankrác, nákres z roku 1927



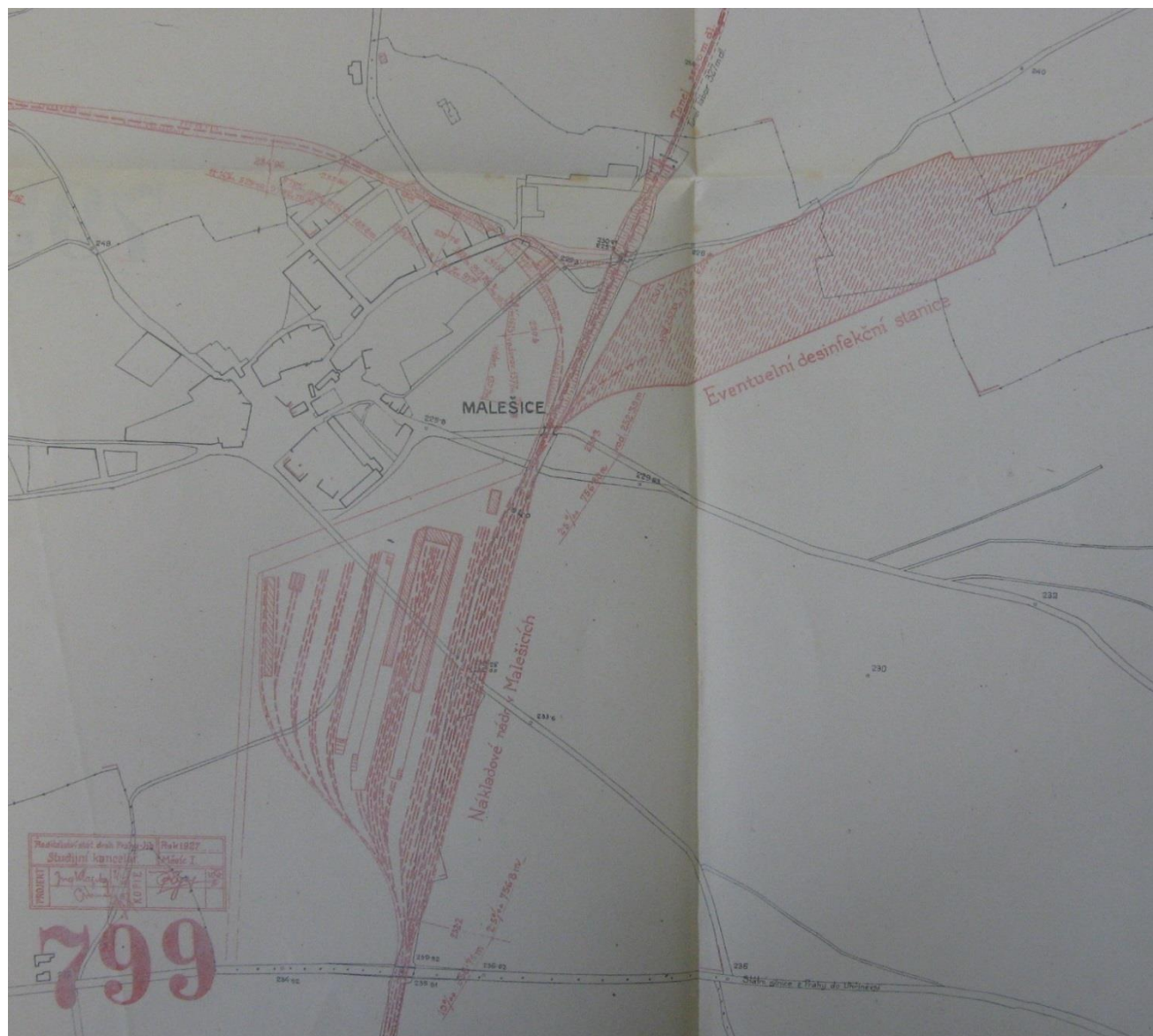
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.2316

Obrázek 98: Nákladové nádraží Pankrác, původní zákres do mapy z roku 1926



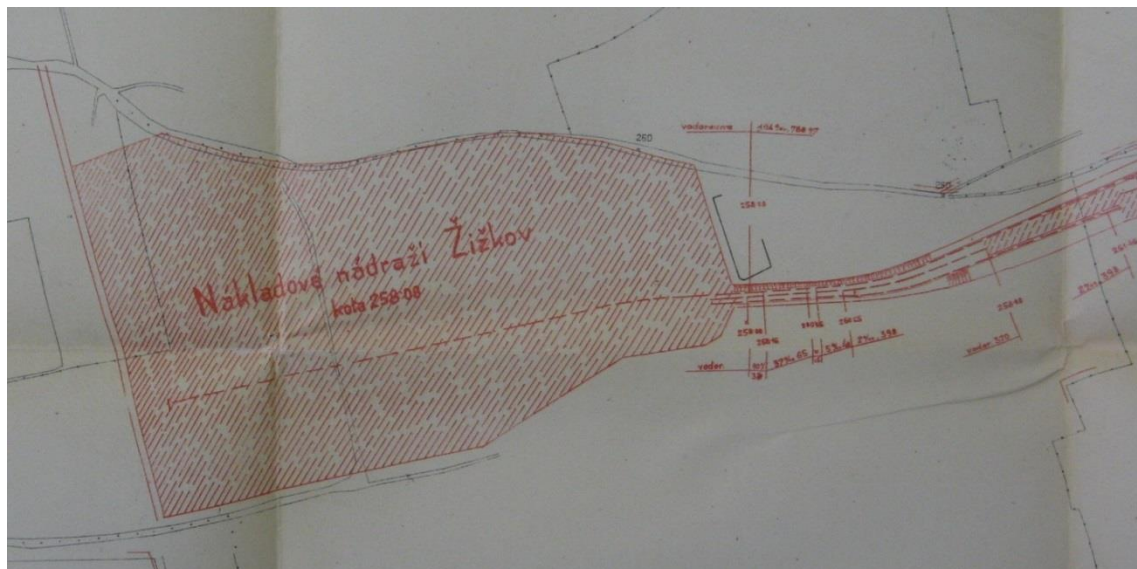
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.519, i.č.52230 I

Obrázek 99: Nákladové nádraží Malešice s dezinfekční stanicí, plán z roku 1927



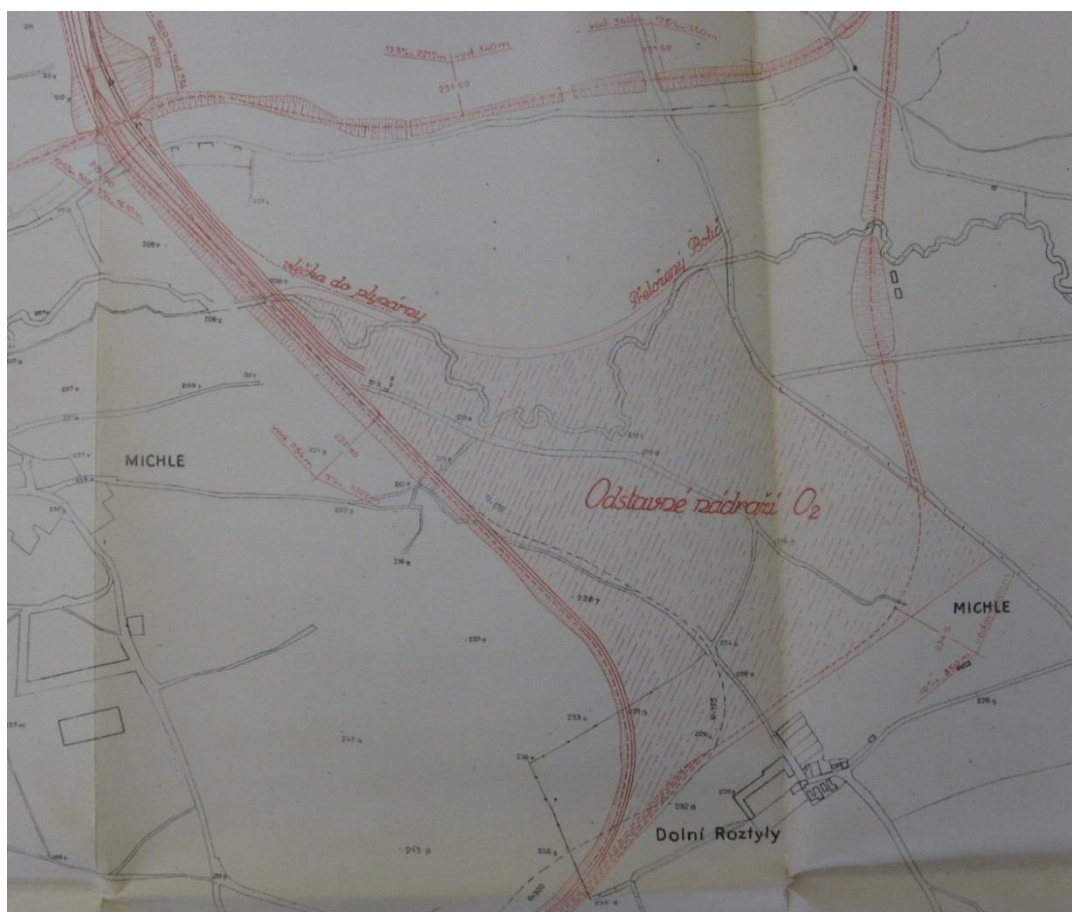
Zdroj: NA, f. MŽ, kt.519, i.č.52230 I

Obrázek 100: Nákladové nádraží Žižkov, plán z roku 1926



Zdroj: NA, f. MŽ, kt.519, i.č.52230 I

Obrázek 101: Odstavné nádraží v Michli, plán z roku 1926



Zdroj: NA, f. MŽ, kt.519, i.č.52230 I

Okružní systém

Obrázek 102: Základní náčrt okružního systému



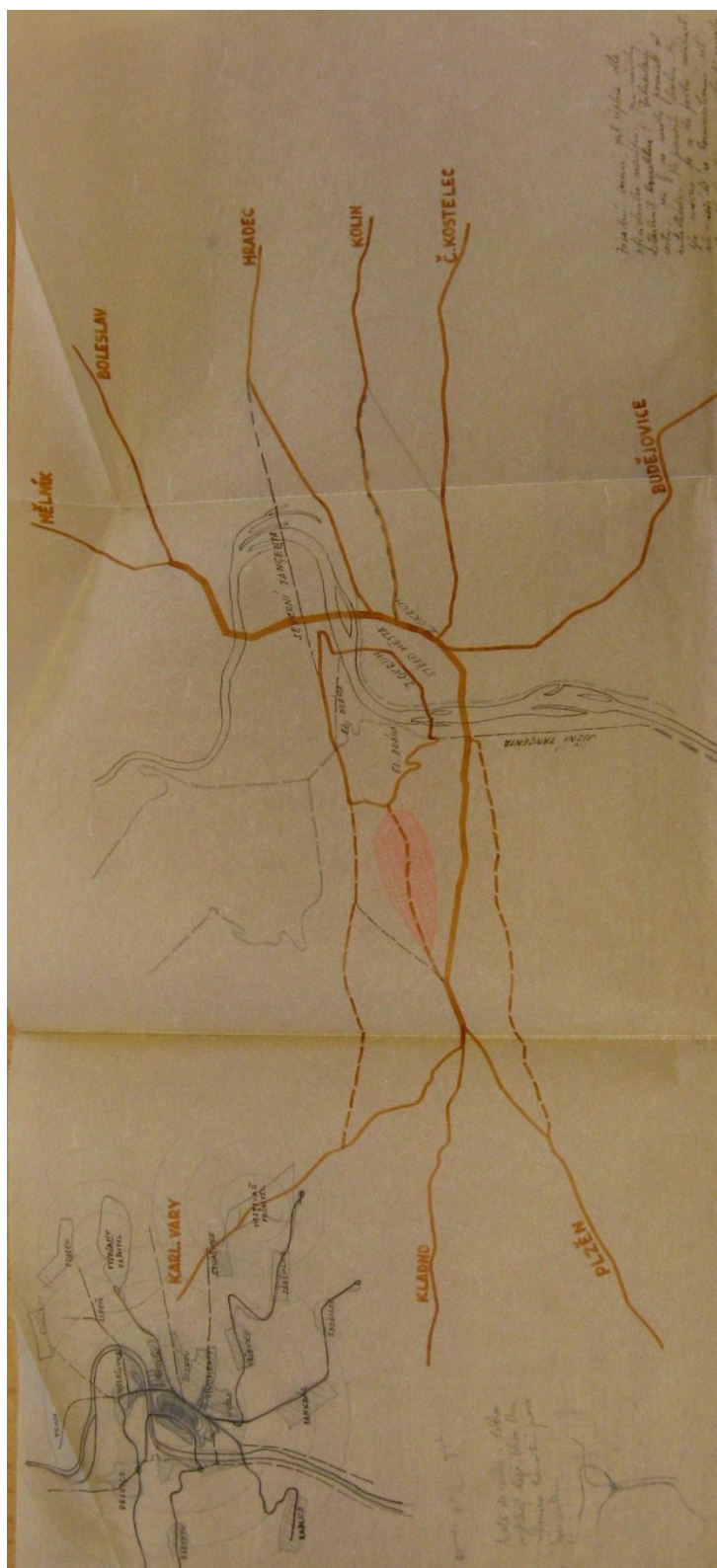
Zdroje: Zprávy elektrických podniků obce pražské (ZEPOP), r. IV, č. 3, 21. 6. 1929

Obrázek 103: Návrh podoby regulace Starého města a vnitřního okruhu



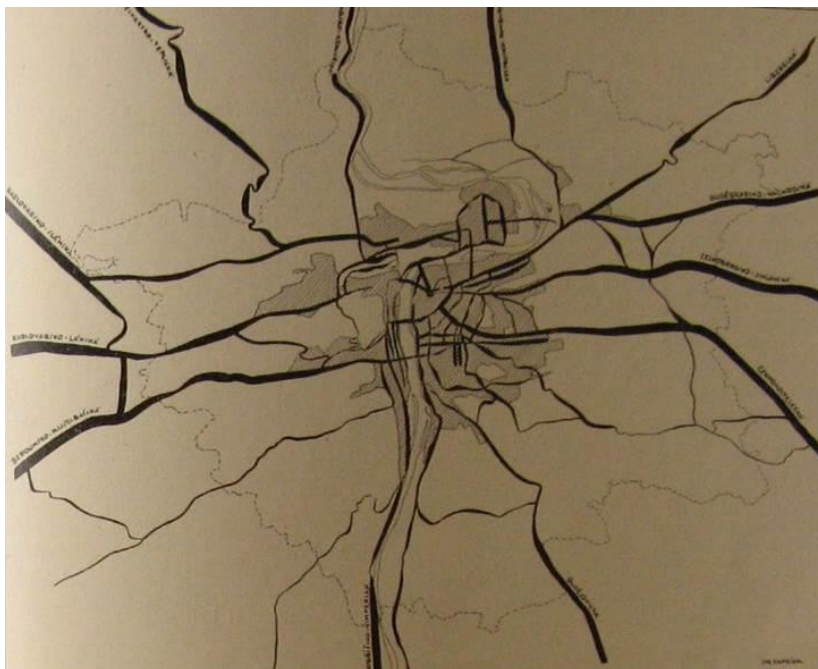
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. FMU, i. č. 000250.

Obrázek 104: Napojení státních silnic na okružní systém



Zdroj: AAV, f. ÚSM, k.379

Obrázek 105: Státní silnice, mířící do Prahy



Zdroj: Vaněček Miloš, Úprava komunikací Velké Prahy vzhledem k rychlé dopravě automobilové, Architekt SIA, r. 1927, roč. 26, s. 75.

Obrázek 106: Zákres směrů výpadových komunikací



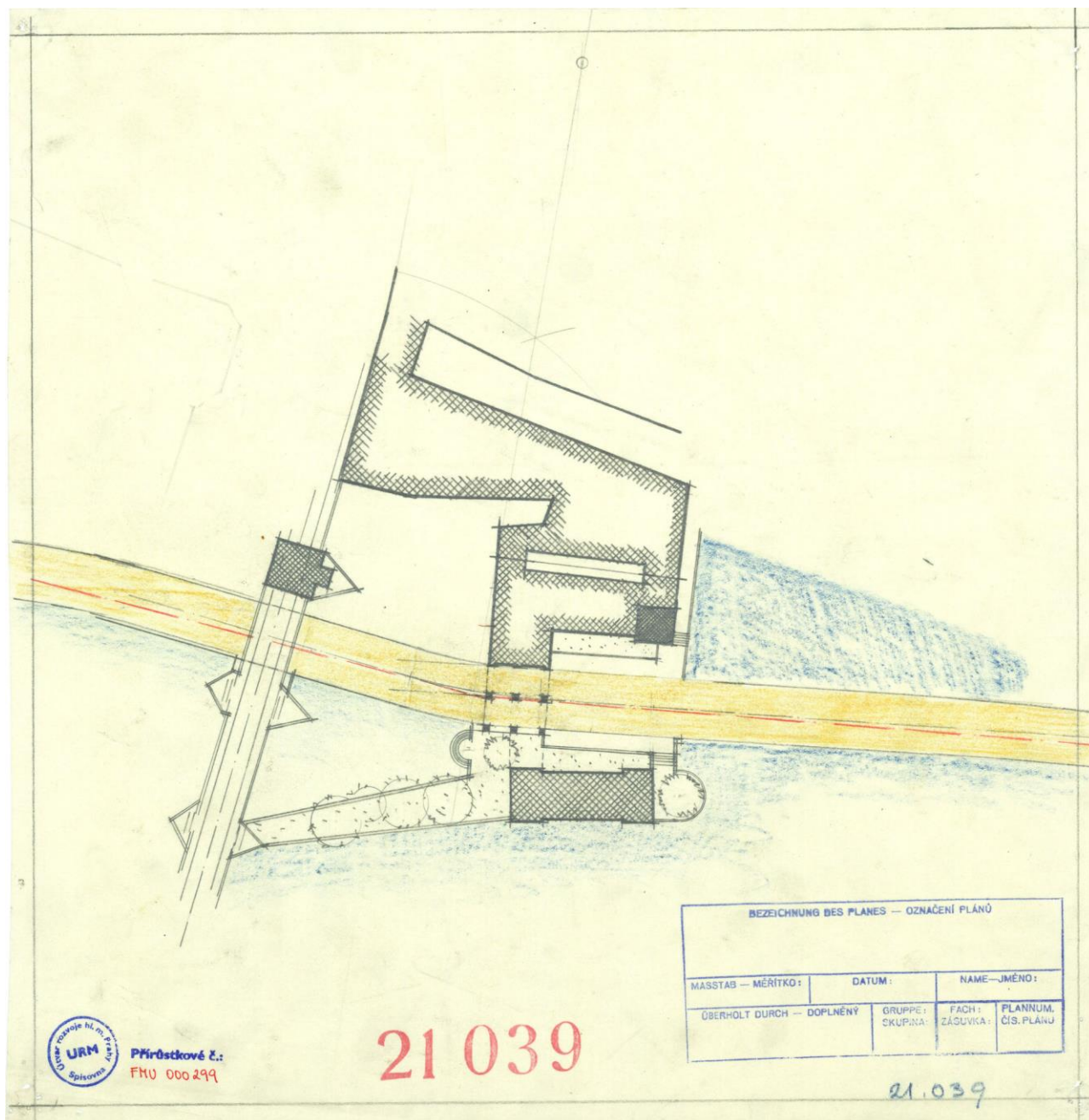
Zdroj: AAV, f. ÚSM, k.379

Obrázek 107: Síť dálkových komunikací



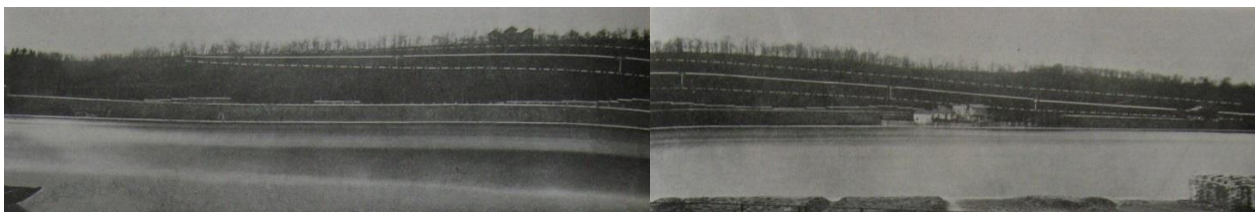
Zdroj: AAV, f. ÚSM, k.379

Obrázek 108: Návrh vedení komunikace pod pravobřežním nábrežím



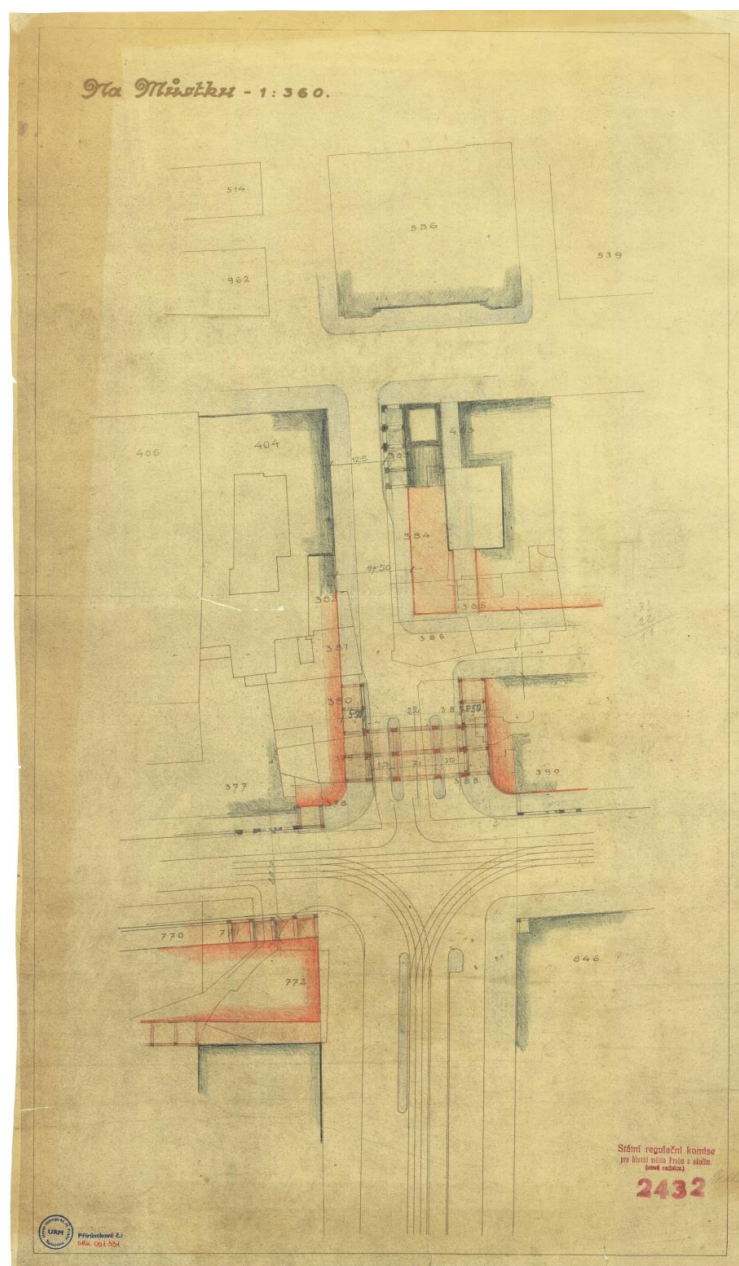
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. FMU, i. č. FMU000299.

Obrázek 109: Nákres výstupné komunikace na Letnou dle návrhu Arch. Hübschmanna



Zdroj: P. F., Neporušená stráně?, Časopis československých architektů, r. 1922, roč. 21, s. 241.

Obrázek 110: Návrh úpravy Můstku



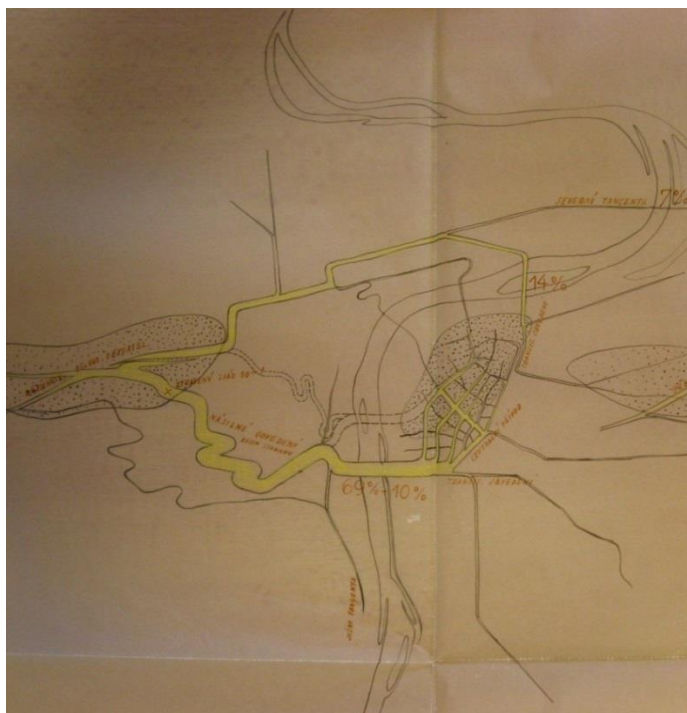
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. SRK, i. č. SRK 001331.

Obrázek 111: Návrh úpravy vnitřního okruhu



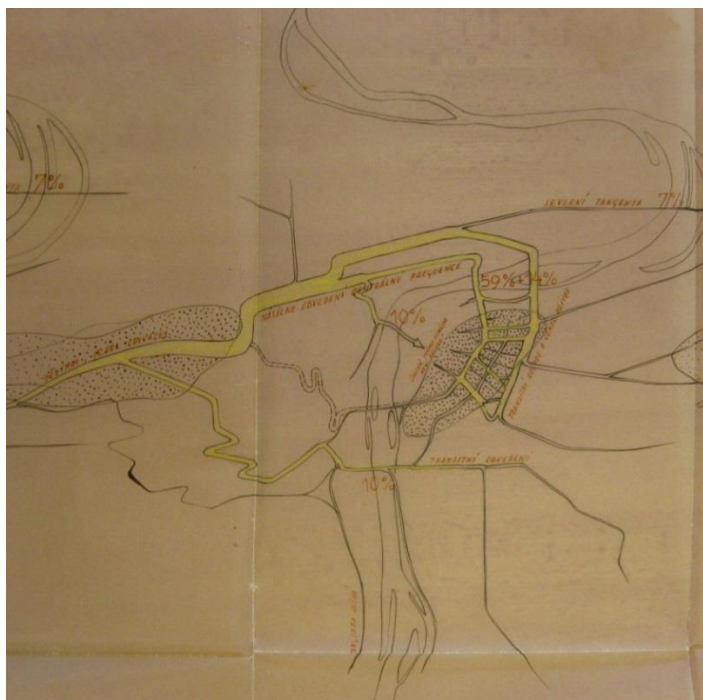
Zdroj: Archiv IPR Praha, f. SRK, i. č. SRK000089.

Obrázek 112: Diagram č. 1 zatížení obvodových komunikací



Zdroj: AAV, f. ÚSM, k. 379

Obrázek 113: Diagram č. 2 zatížení obvodových komunikací



Zdroj: AAV, f. ÚSM, k. 379

333

334

Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

Obrázek 117: Náměstí republiky a oblast Masarykova nádraží



Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

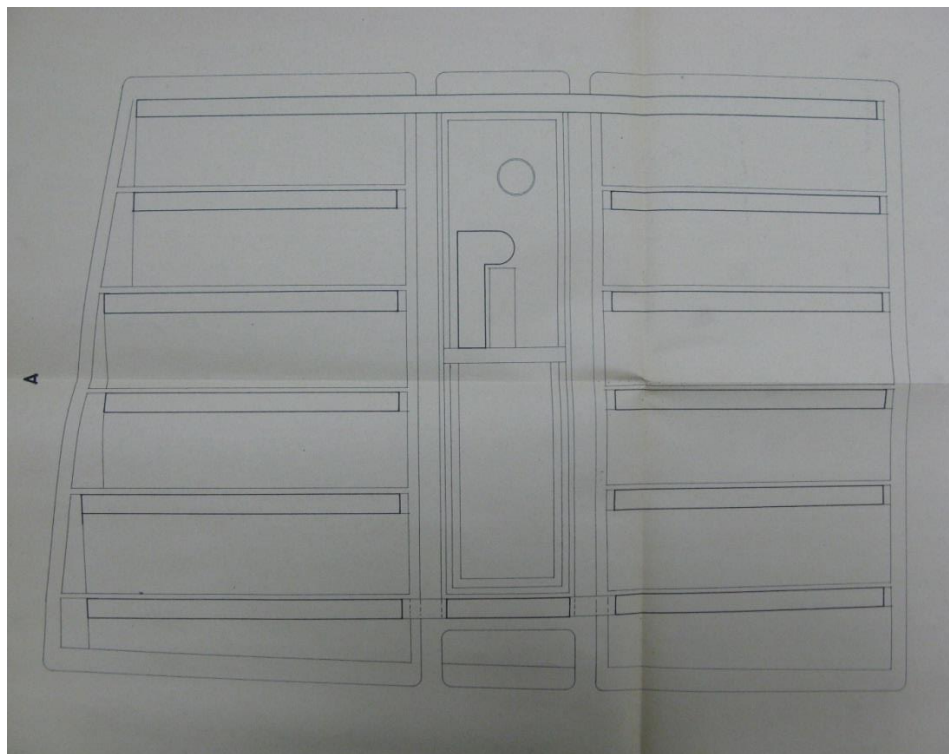
Obrázek 118: Oblast kolem Národního Muzea a Václavského náměstí



Zdroj: Výřez ze Schematického regulačního a zastavovacího plánu hlav. města Prahy dle návrhů Státní regulační komise z roku 1930. Archiv IPR Praha, f. SRK, i.č. SRK002552.

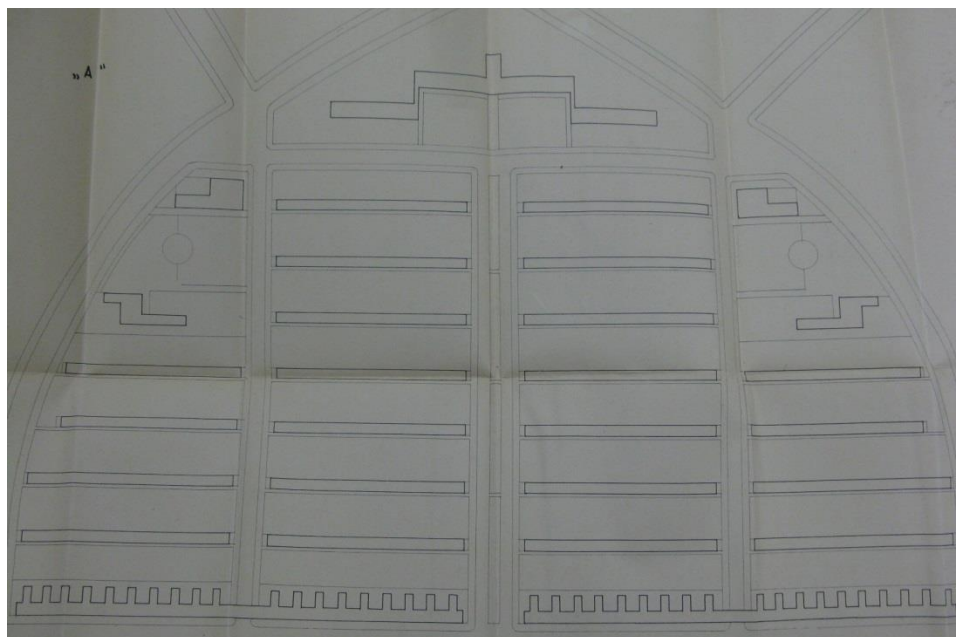
Soutěž na nejmenší byty

Obrázek 119: Projekt „A“ - návrh pro Holešovice



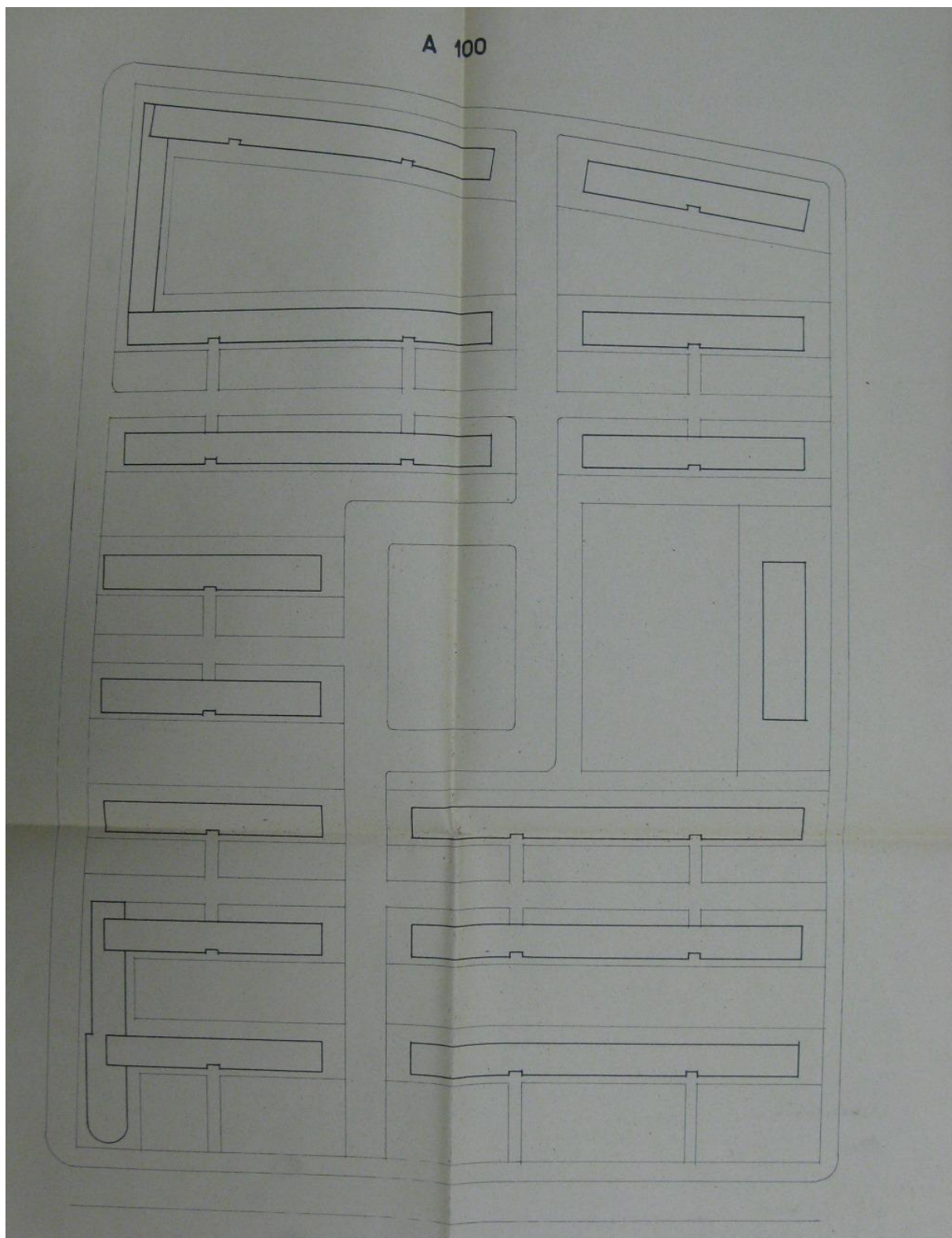
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 120: Projekt „A“ - návrh pro Pankrác



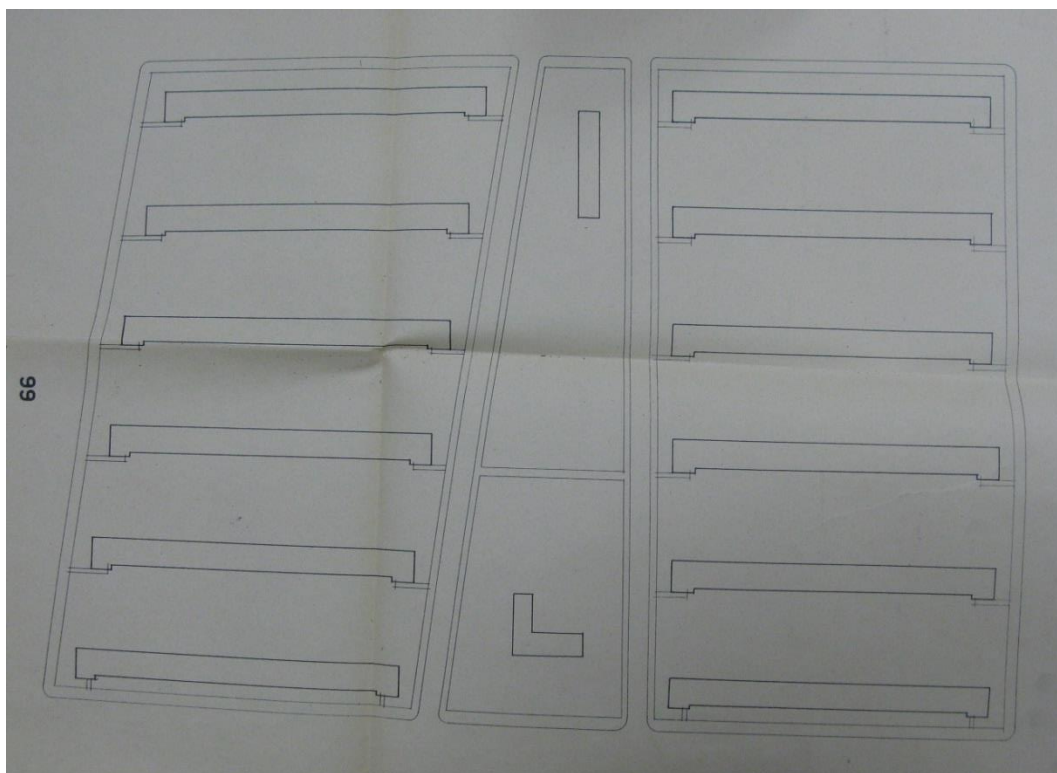
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 121: Projekt „A100“ - návrh pro Holešovice



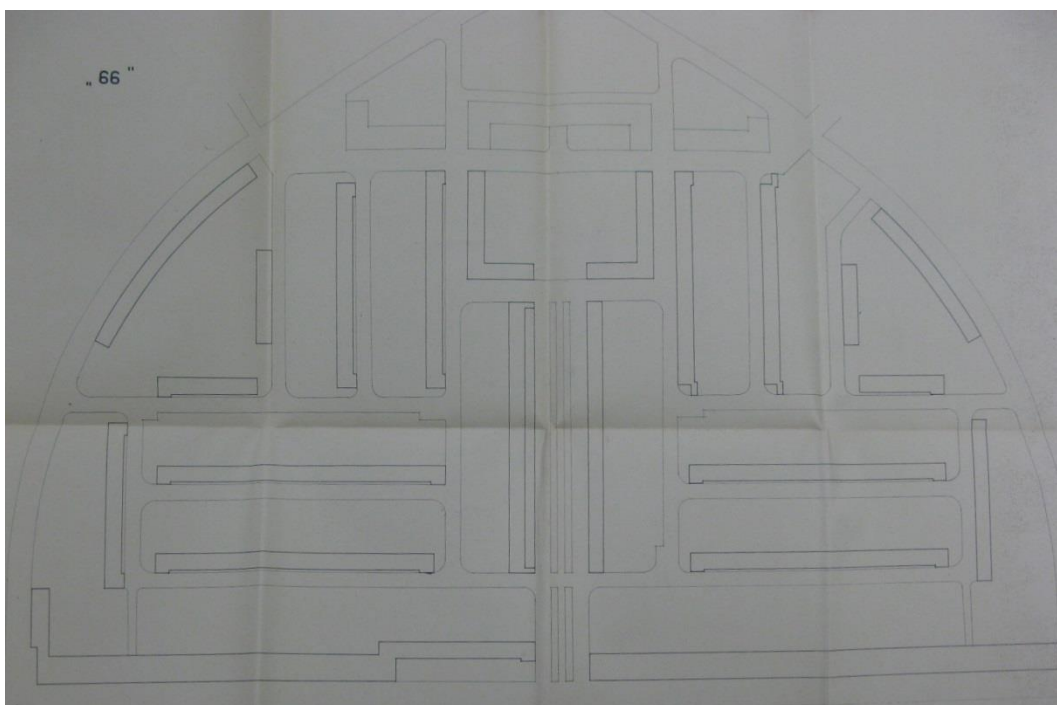
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 122: Projekt „66“ - návrh pro Holešovice



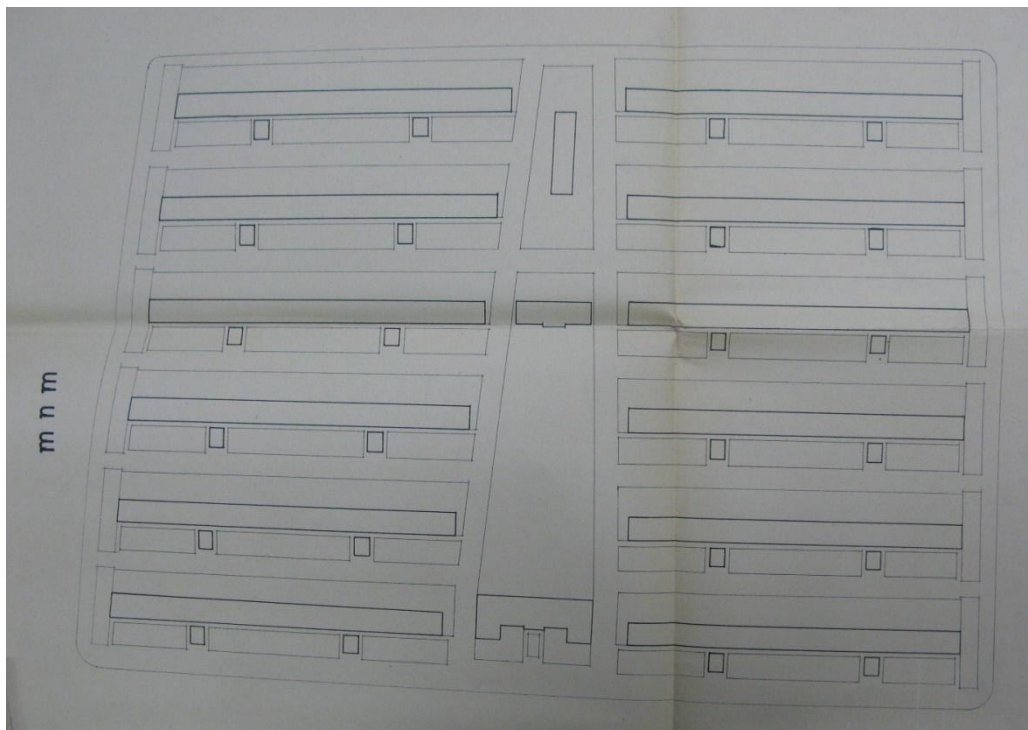
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 123: Projekt „66“ - návrh pro Pankrác



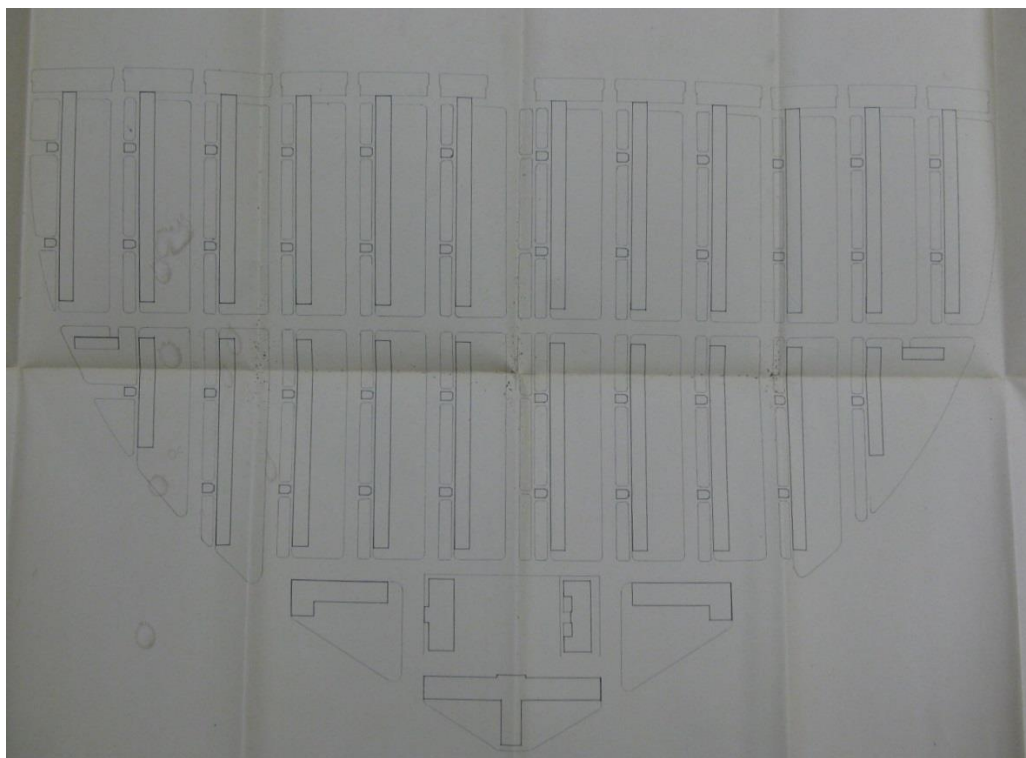
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 124: Projekt „M-N-M“ - návrh pro Holešovice



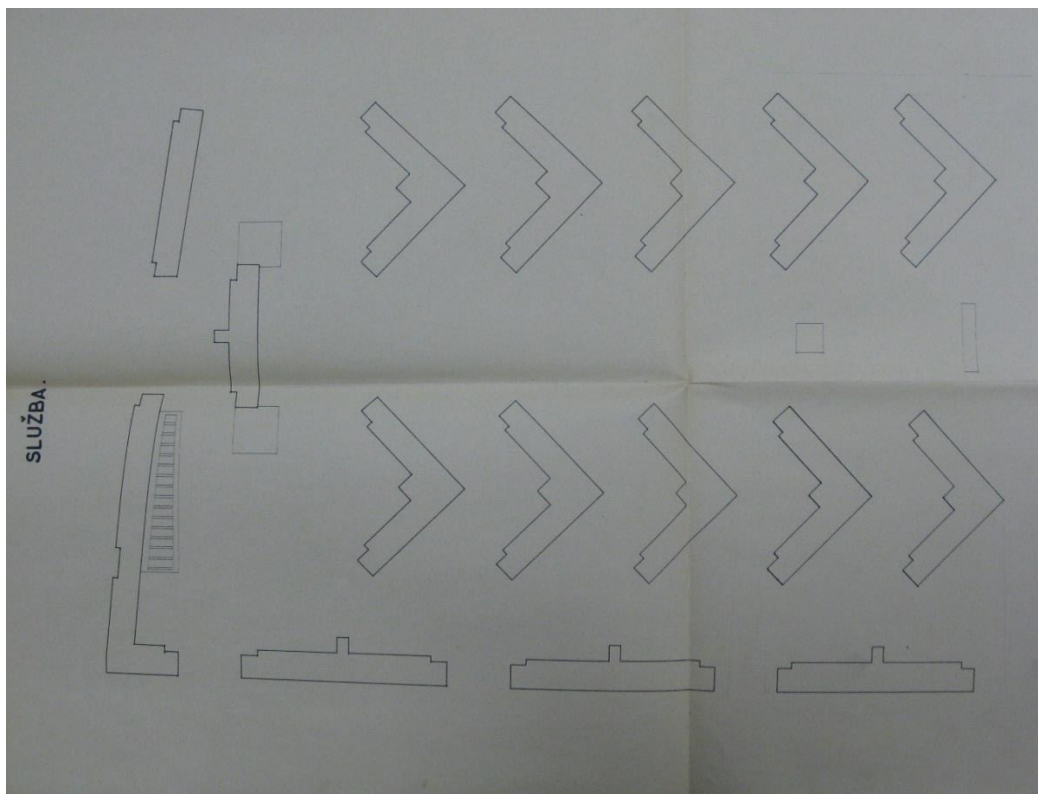
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 125: Projekt „M-N-M“ - návrh pro Pankrác



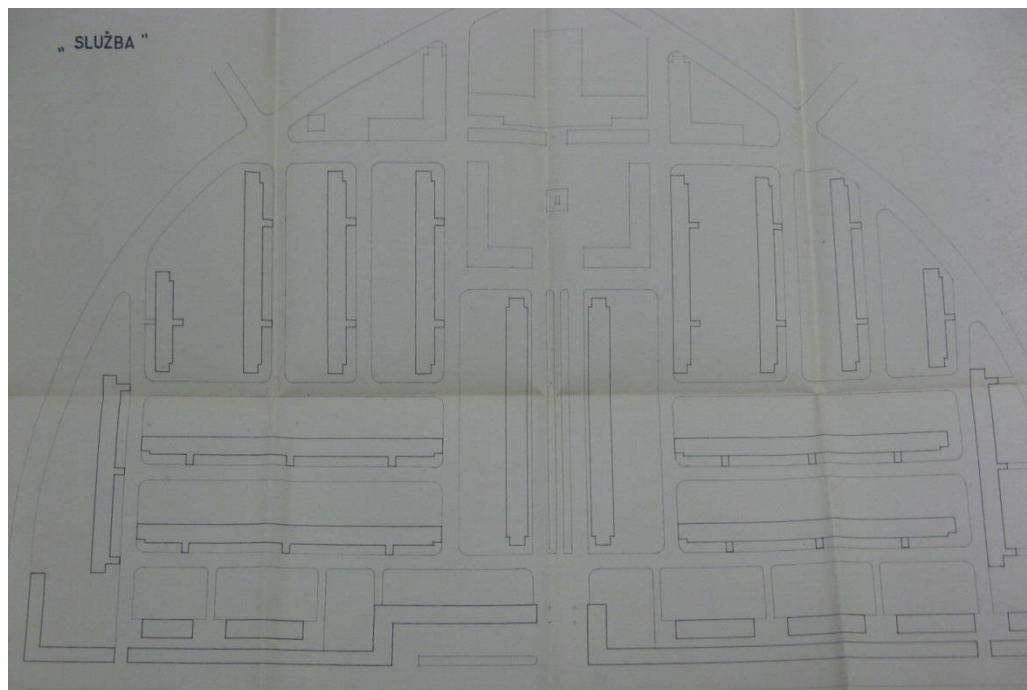
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 126: Projekt „Služba“ - návrh pro Holešovice



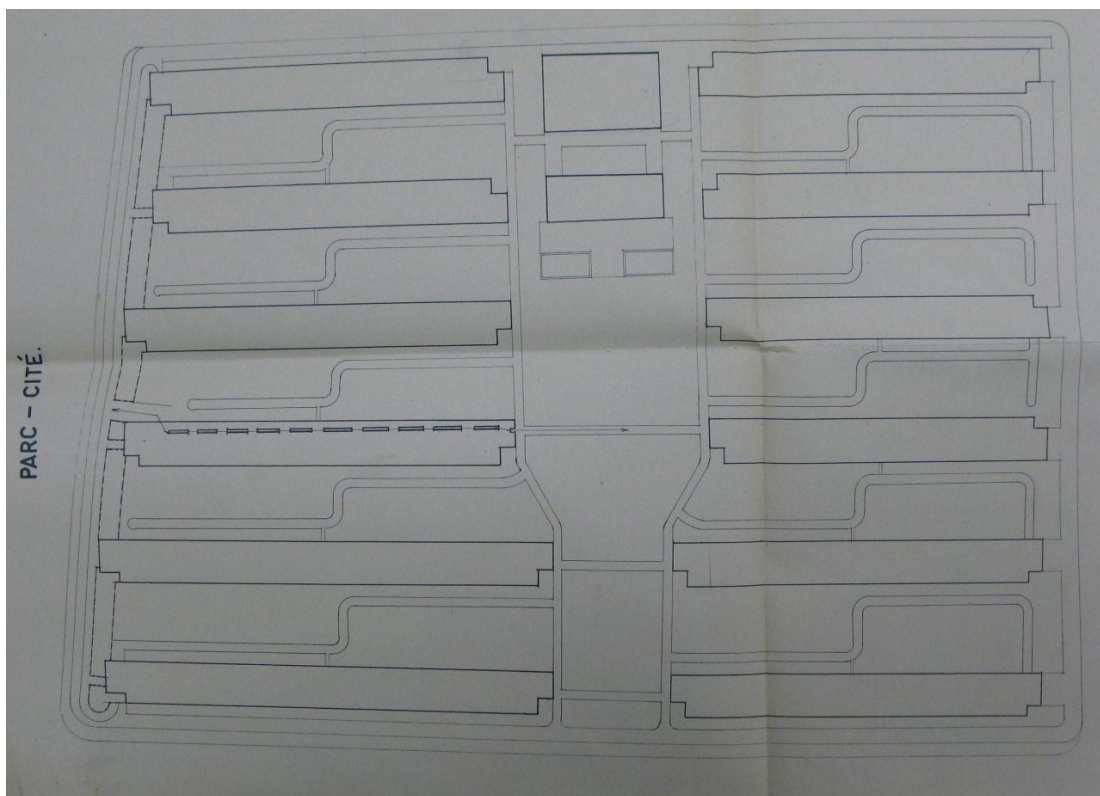
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 127: Projekt „Služba“ - návrh pro Pankrác



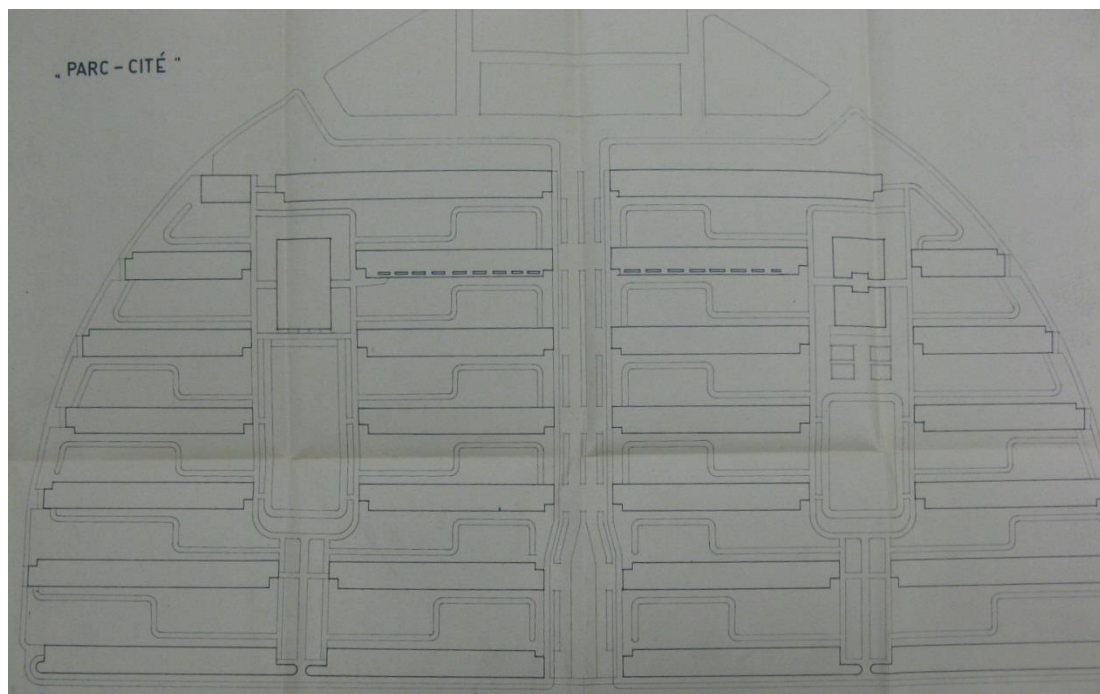
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 128: Projekt „Parc-Cité” - návrh pro Holešovice



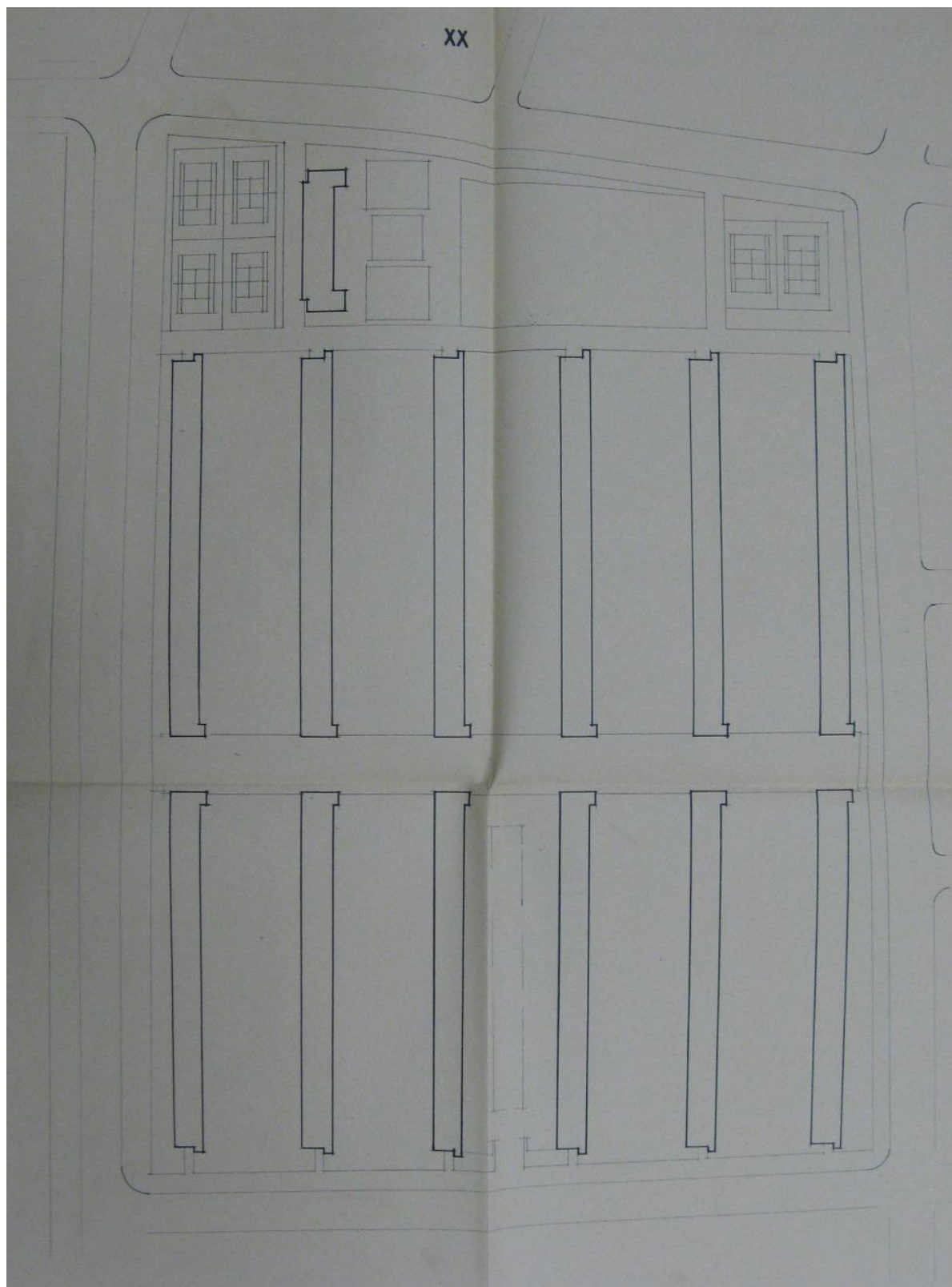
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 129: Projekt „Parc-Cité” - návrh pro Pankrác



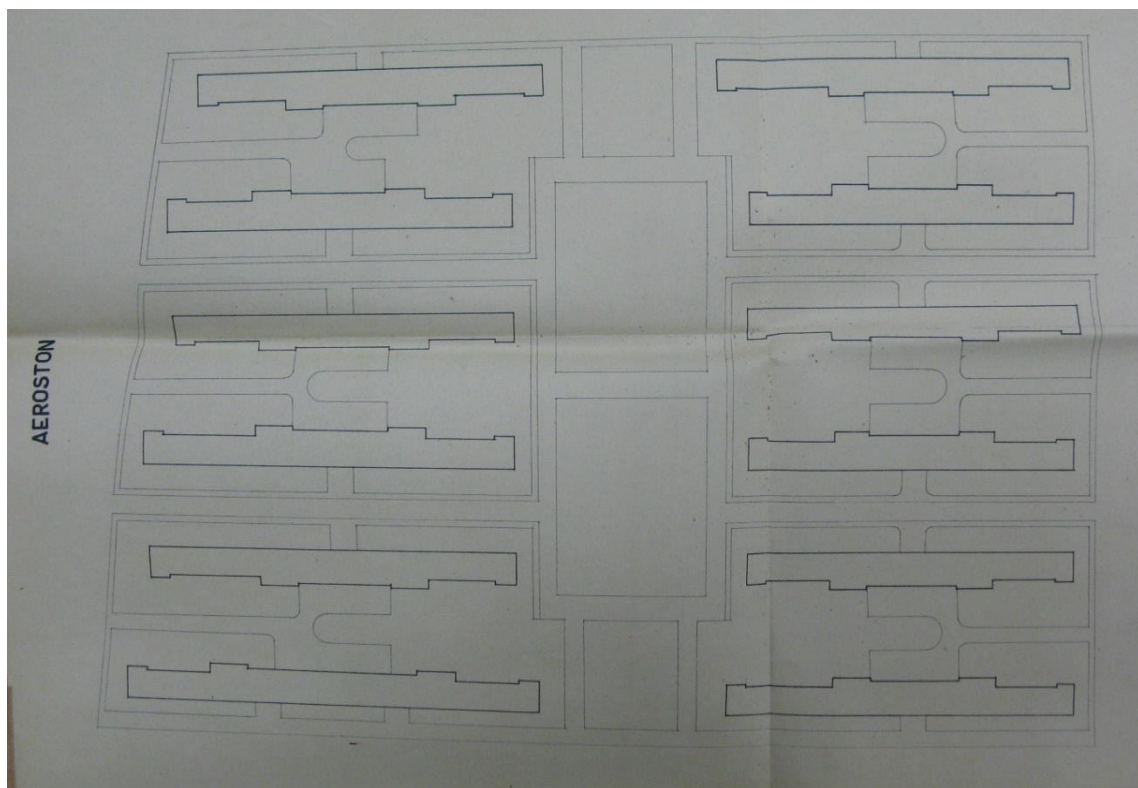
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 130: Projekt „XX” - návrh pro Holešovice



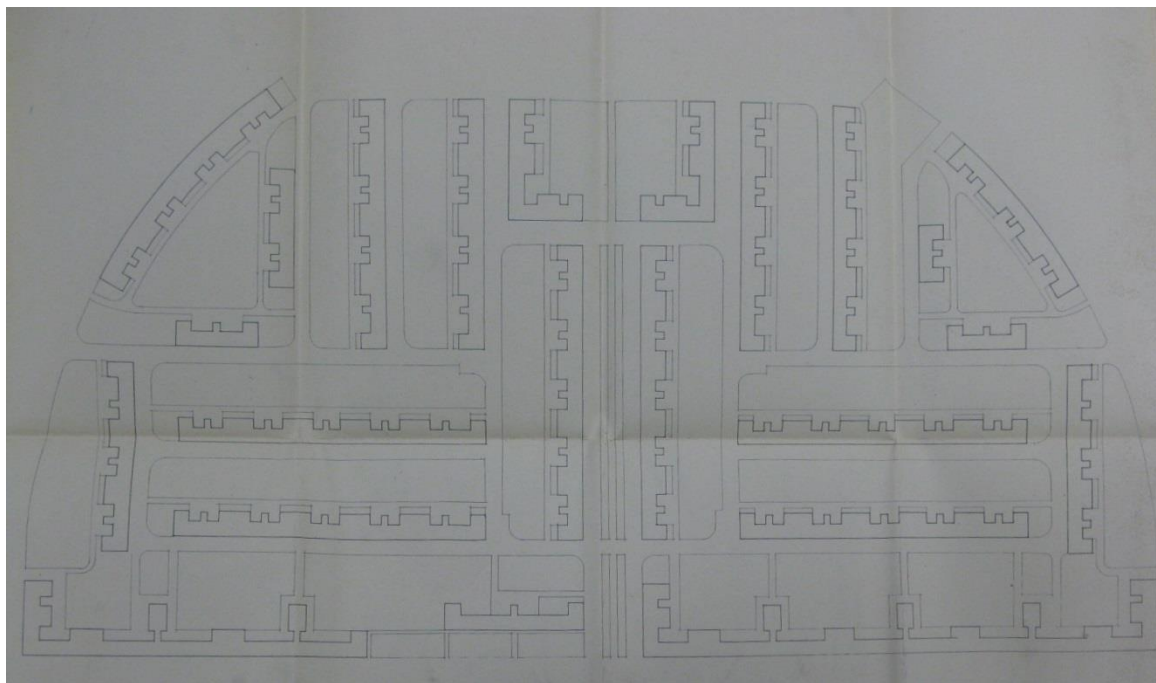
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 131: Projekt „Aeroston“ - návrh pro Holešovice



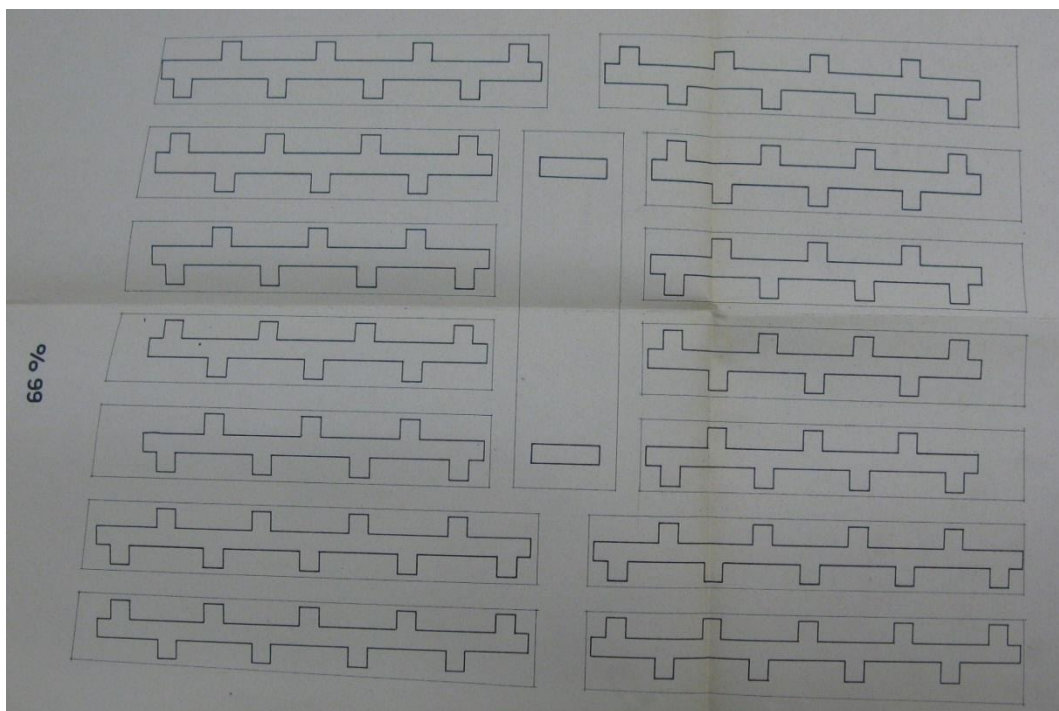
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 132: Projekt „Aeroston“ - návrh pro Pankrác



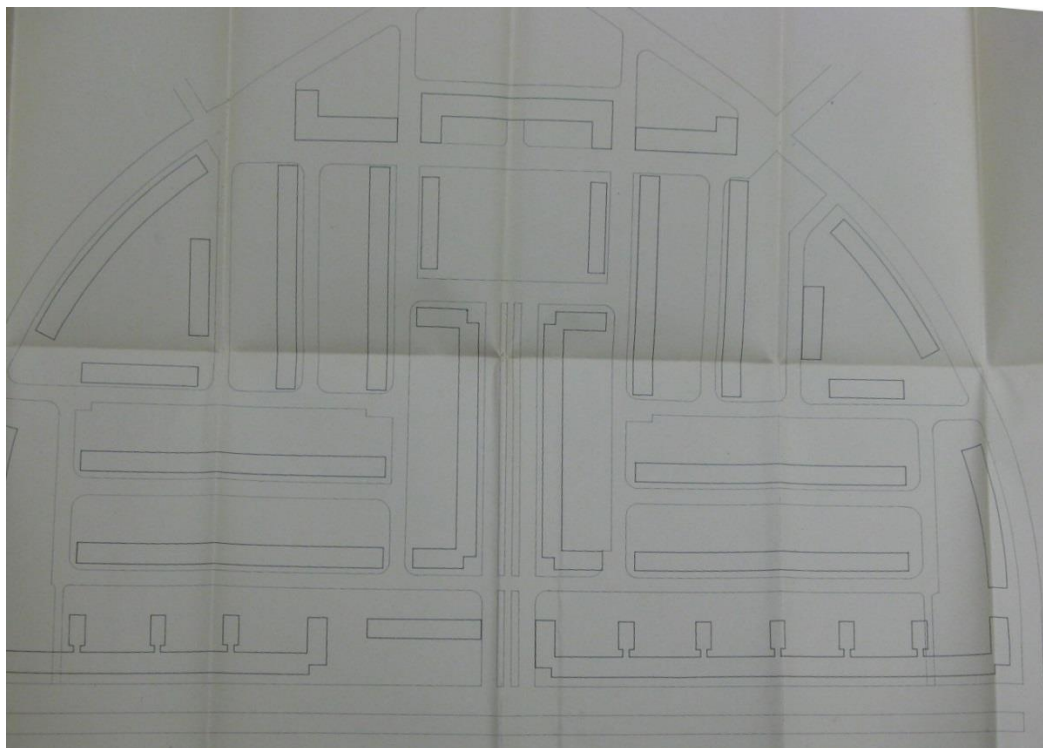
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 133: Projekt „66 %“ - návrh pro Holešovice



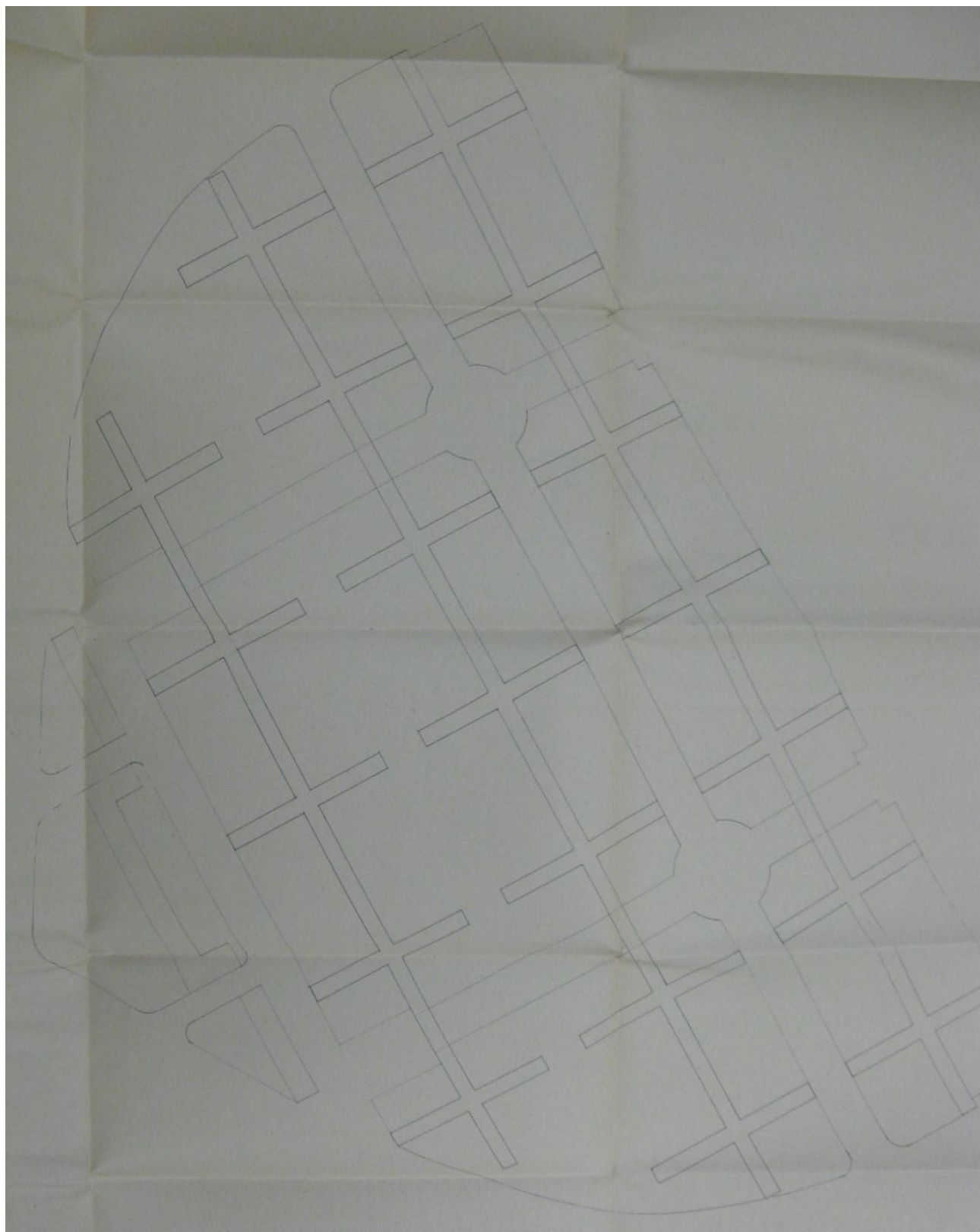
Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 134: Projekt „66 %“ - návrh pro Pankrác



Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

Obrázek 135: Projekt „Top” - návrh pro Pankrác



Zdroj: AAV, f. MAP/USM, kt. 391, sign. 1199

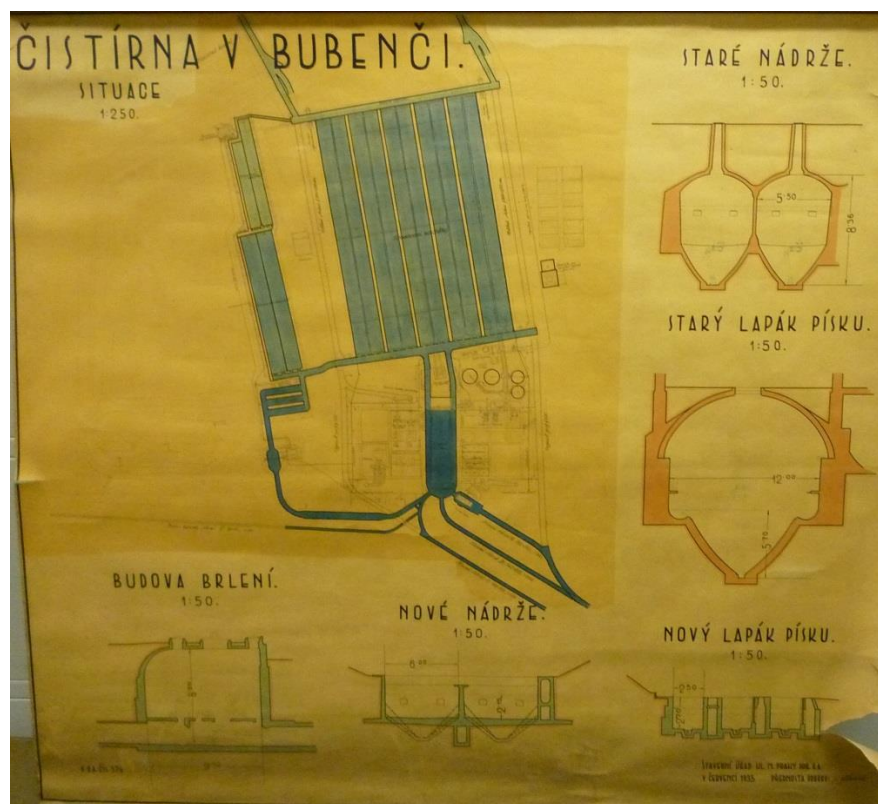
Čistírna odpadních vod

Obrázek 136: Mapa s původní Lindleyovou stokovou sítí



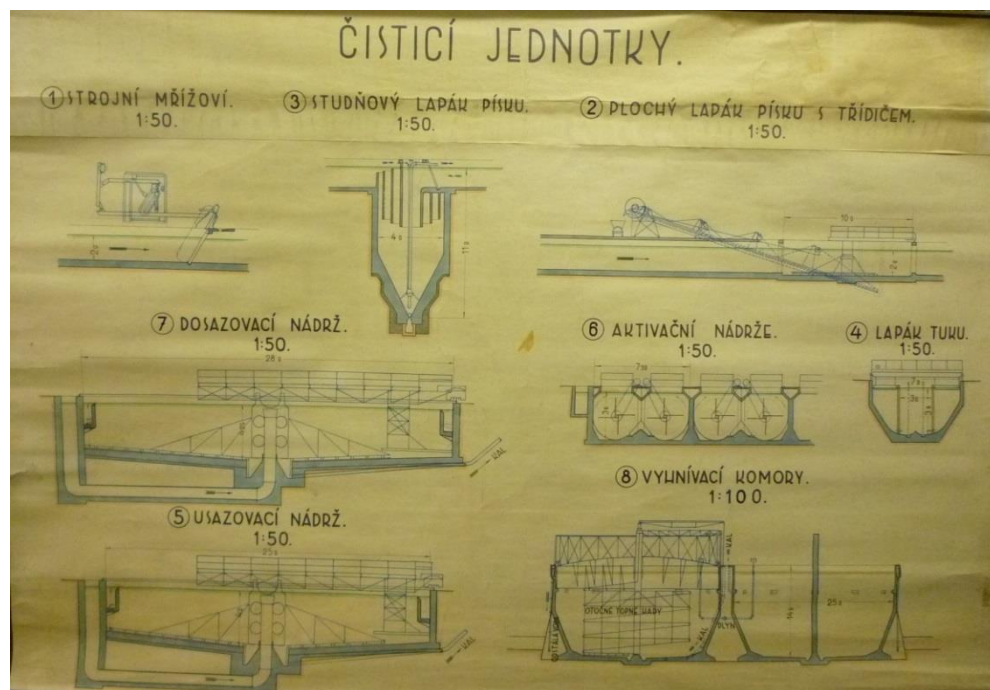
Zdroj: Jásek Jaroslav, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006, s. 39

Obrázek 137: Čistící stanice v Bubenči



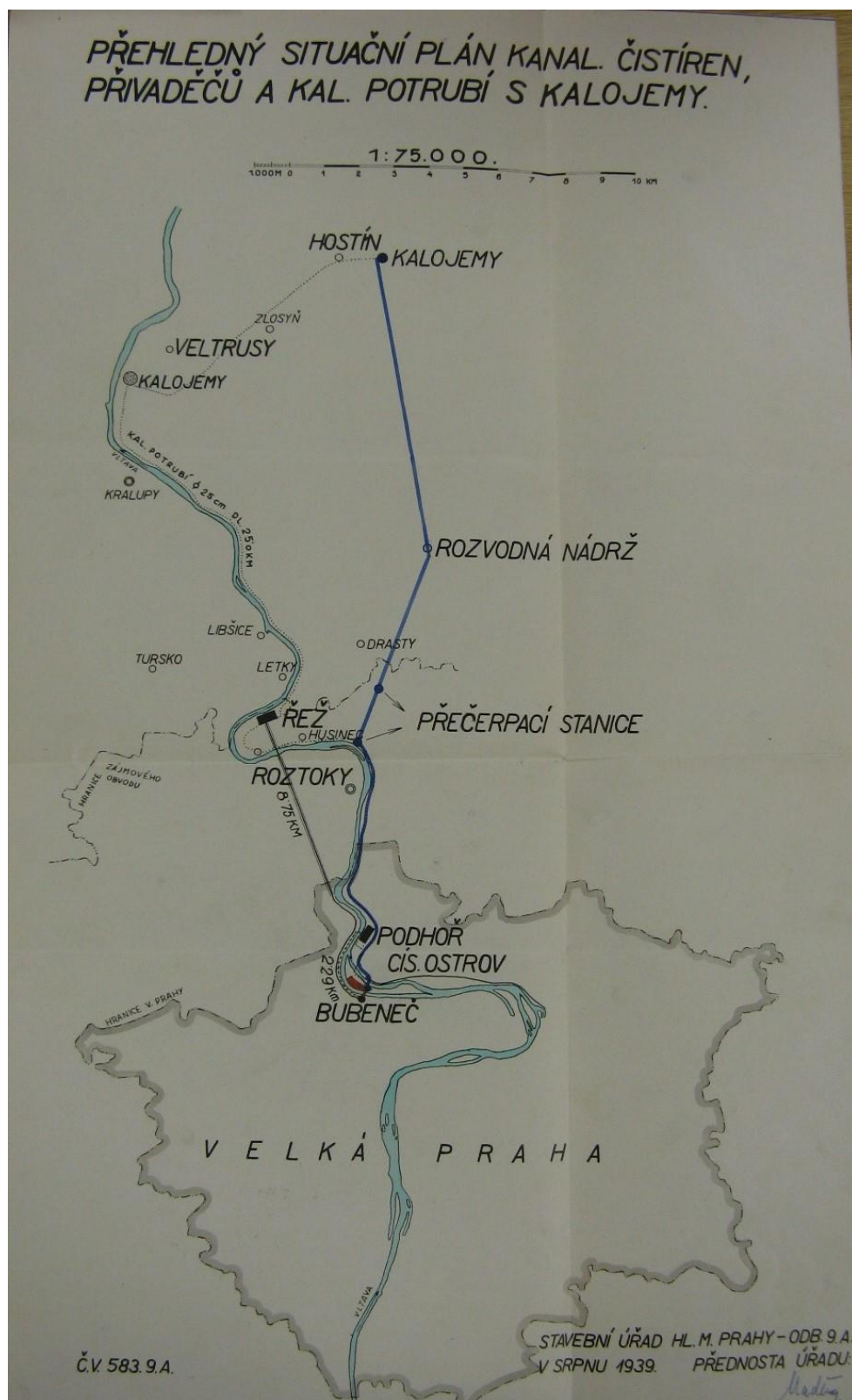
Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

Obrázek 138: Přehled čistících jednotek



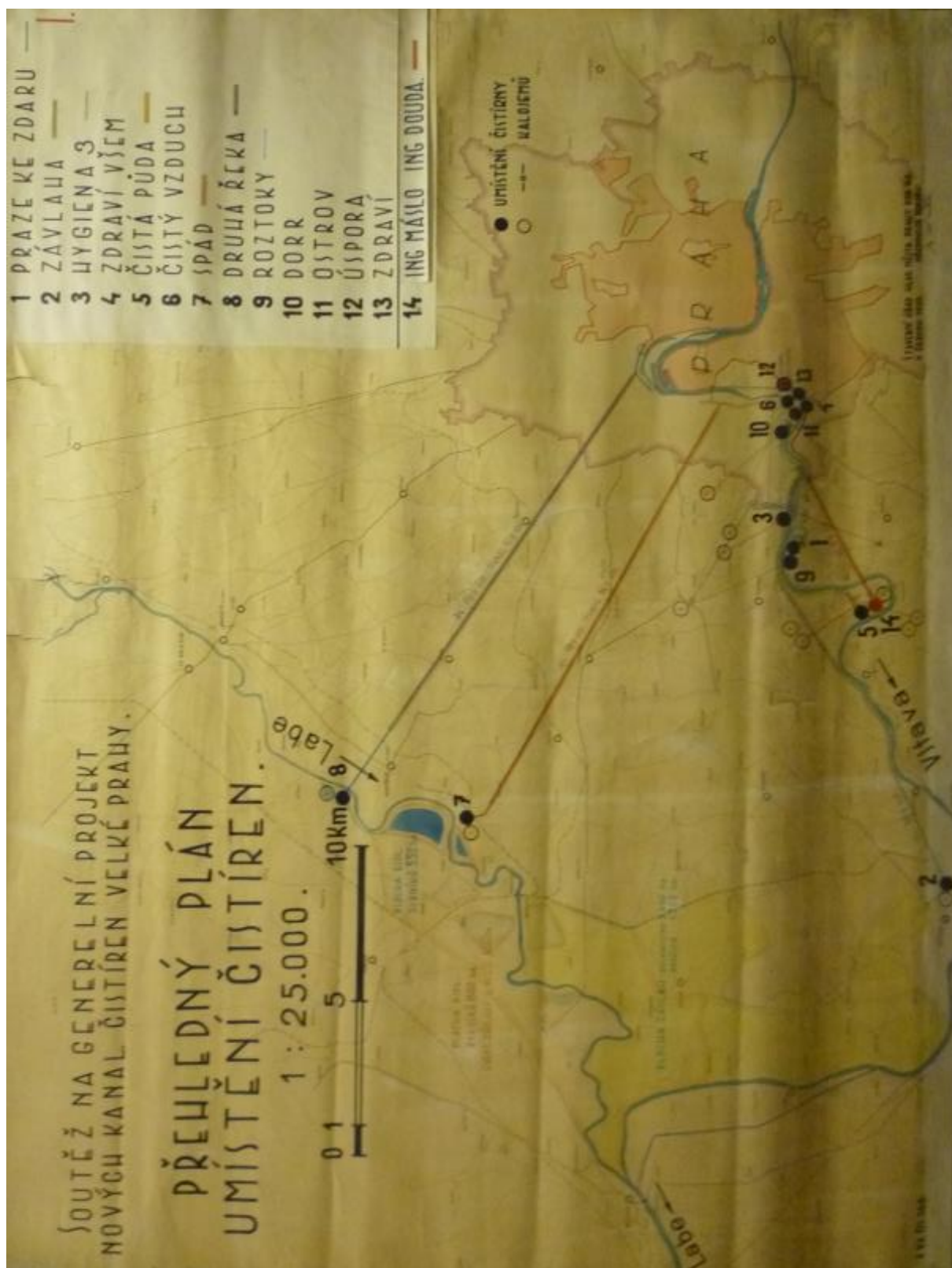
Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

Obrázek 139: Umístění čistírny v Řeži



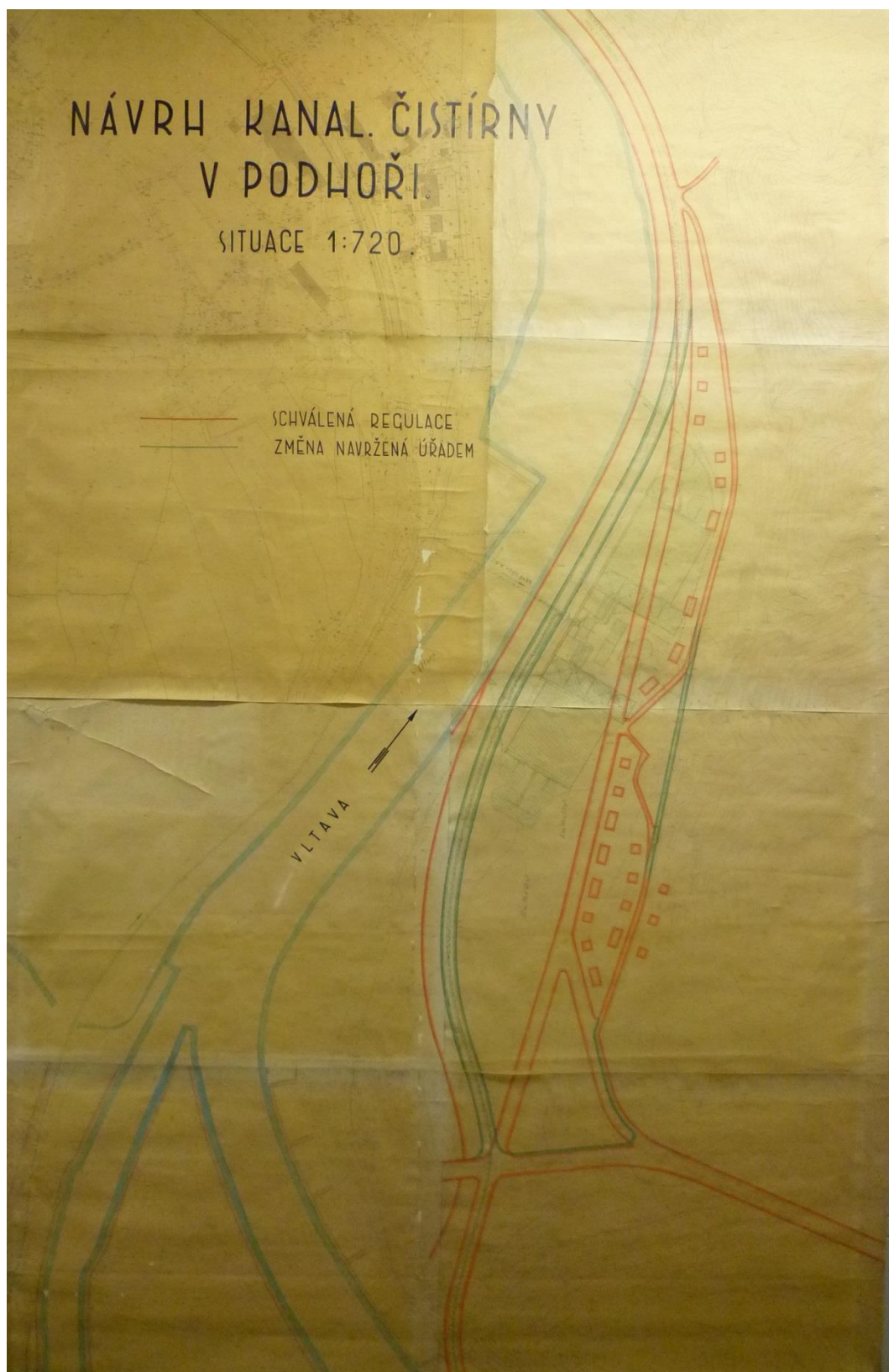
Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

Obrázek 140: Umístění všech soutěžních projektů



Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

Obrázek 141: Návrh umístění čistírny v Podhoří



Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

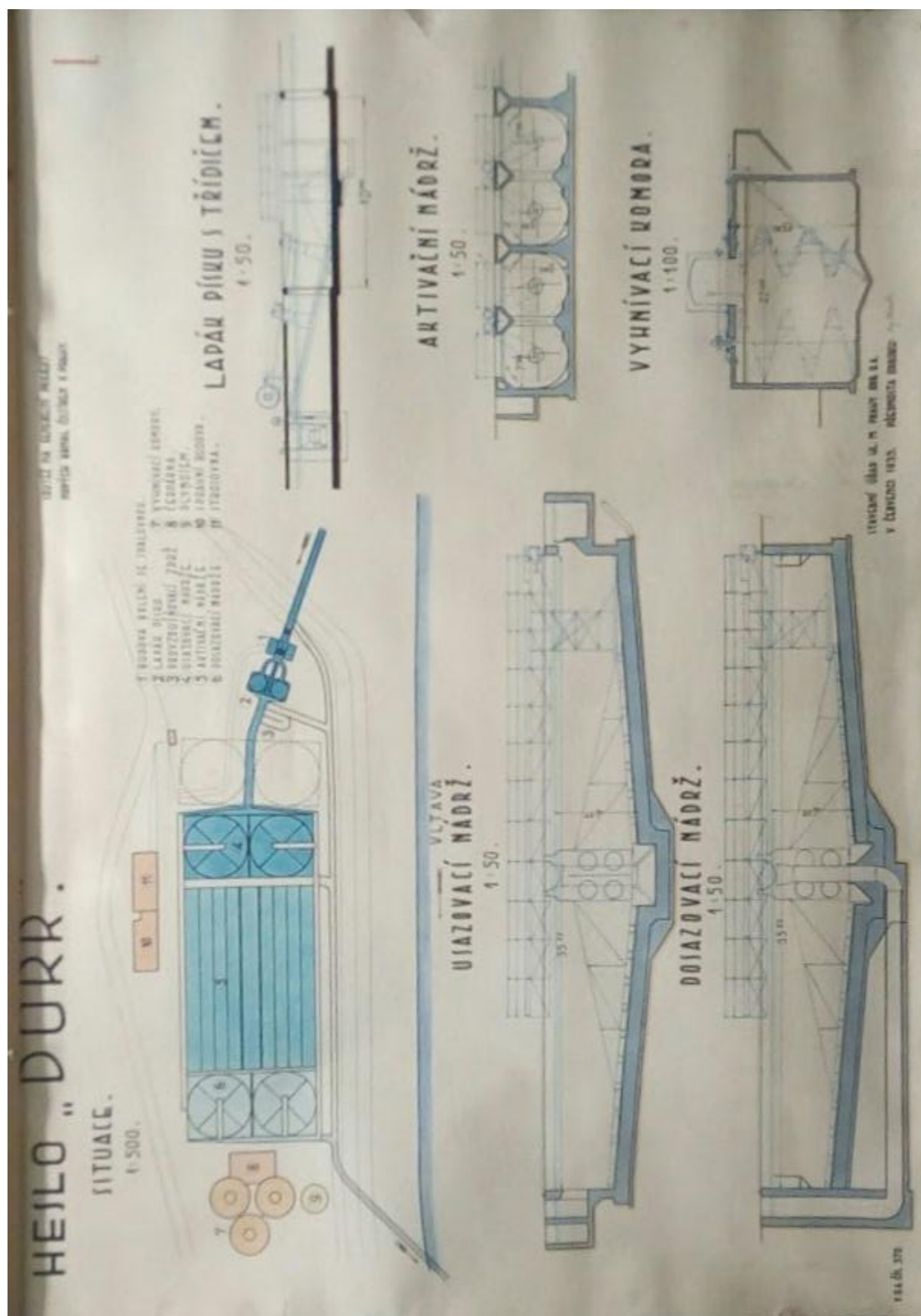
[illegible]

Obrázek 143: Plán projektu Druhá řeka



353

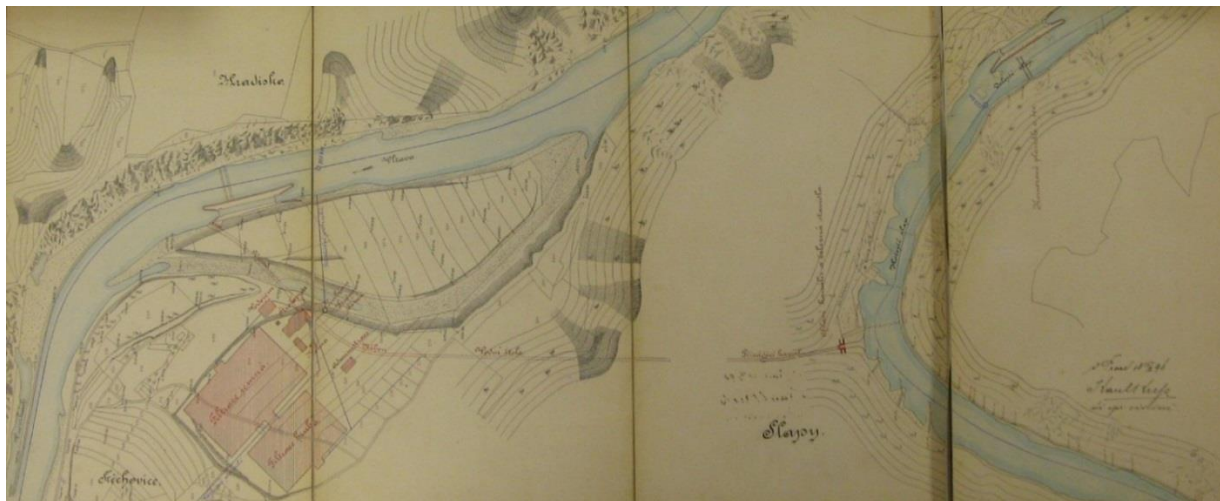
Obrázek 144: Projekt "Dorr"



Zdroj: APVK, f. PK, nesignováno

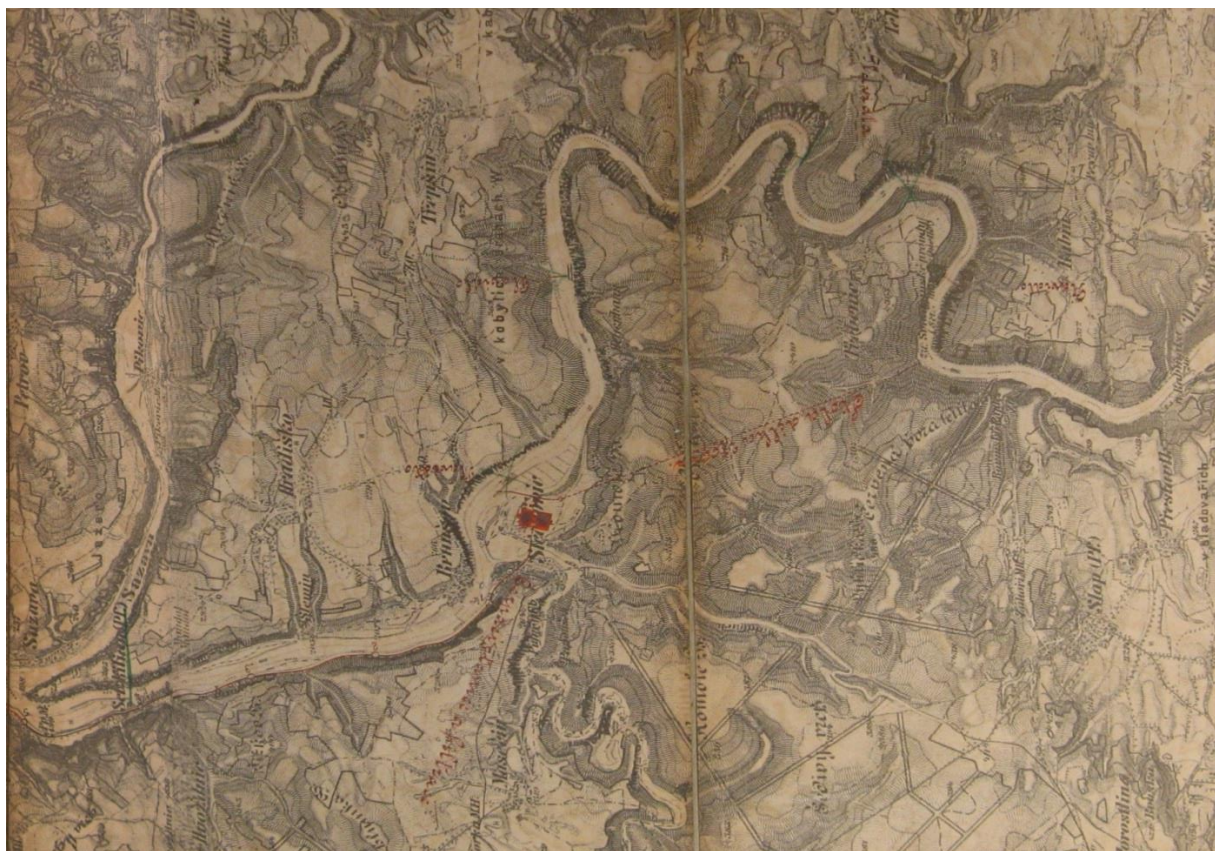
Štěchovická vodárna

Obrázek 145: Umístění vodárny Ing. Kresse ve Štěchovicích



Zdroj: APVK, f. PV, kt.10, sign. J-20

Obrázek 146: Poloha umístění vodárny Ing. Kresse



Zdroj: APVK, f. PV, kt.10, sign. J-20

Obrázek 147 Celkový plán vodárny z roku 1930



Zdroj: APVK, f. PV, kt.100, sign. J-179

Obrázek 148: Umístění druhého stupně u Štěchovic plánu z roku 1930



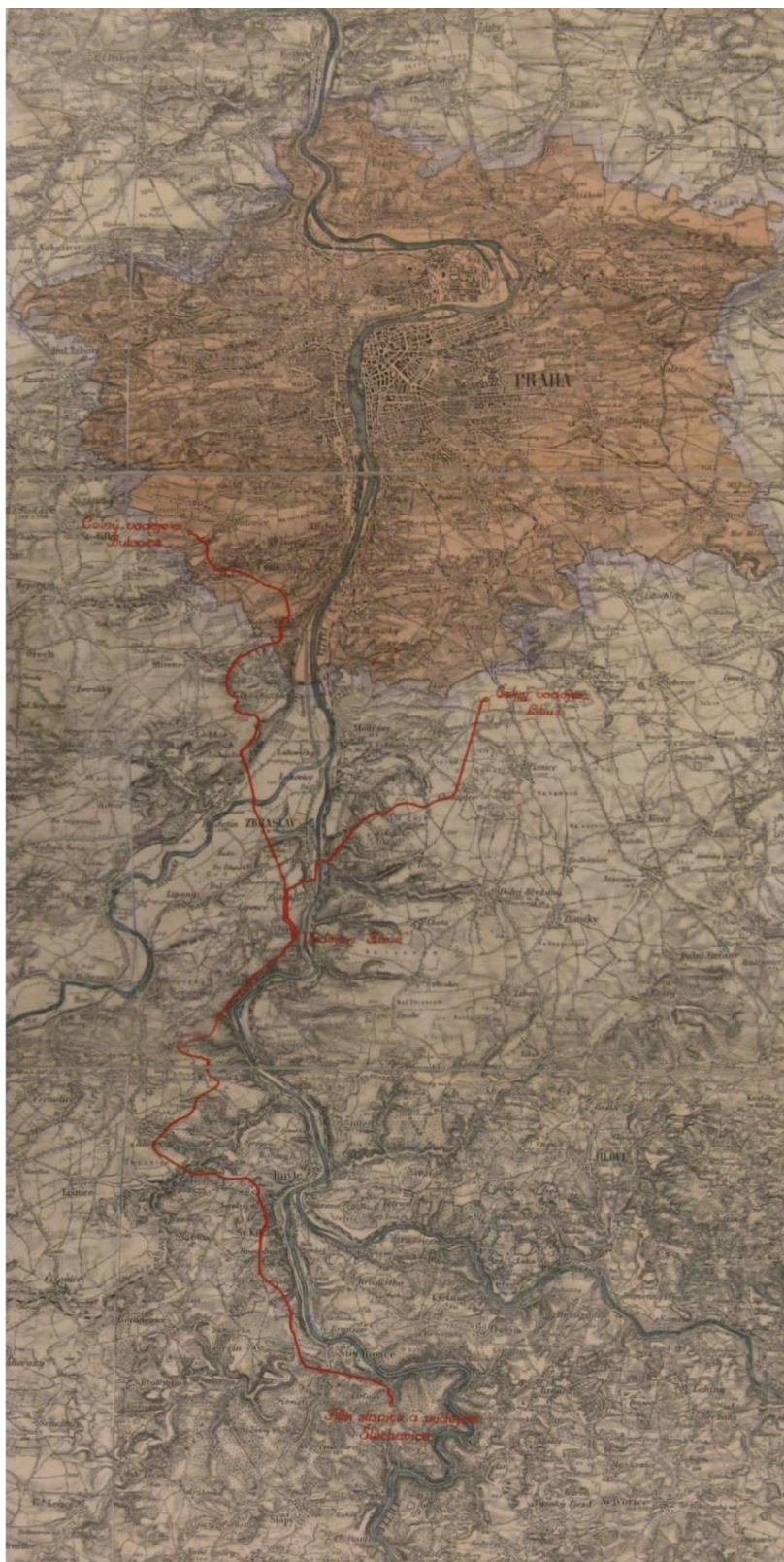
Zdroj: APVK, f. PV, kt.100, sign. J-179

Obrázek 149: Umístění prvního stupně u Slap v plánu z roku 1930



Zdroj: APVK, f. PV, kt.100, sign. J-179

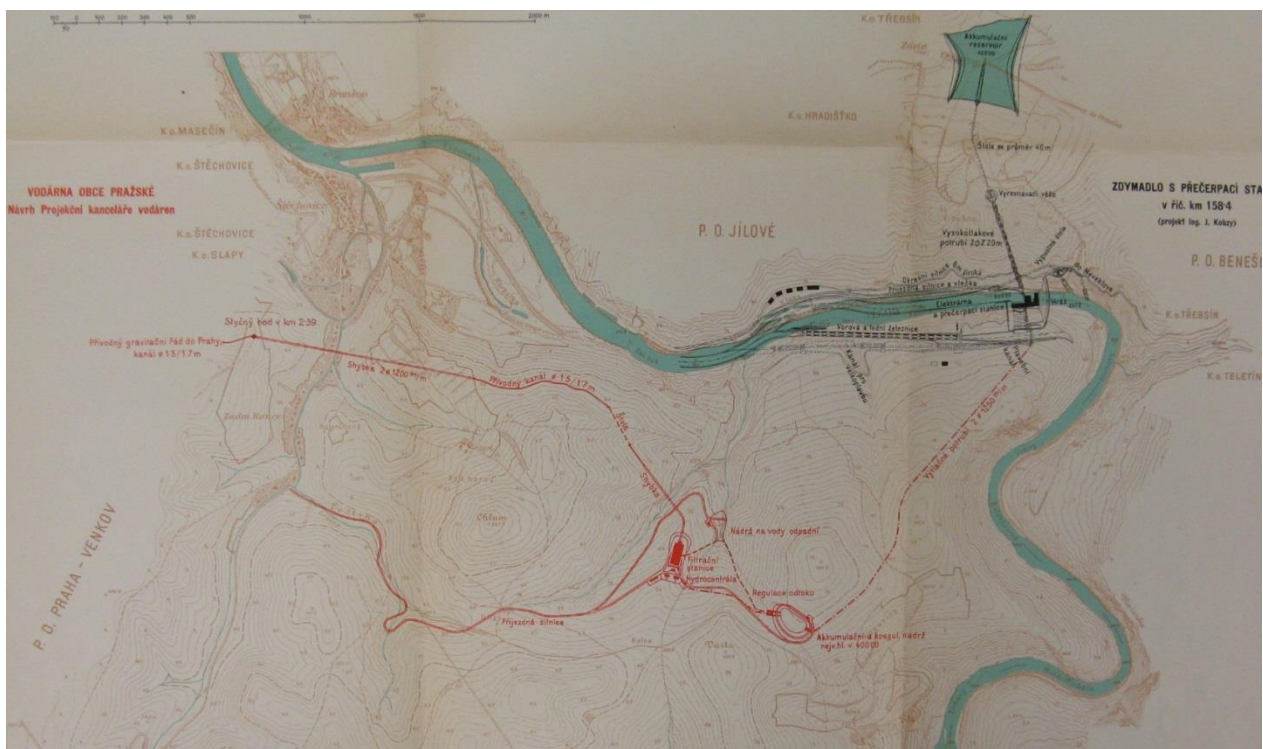
Obrázek 150: Umístění vodárny vzhledem k Praze v plánu z roku 1930



Zdroj: APVK, f. PV, kt.100, sign. J-179

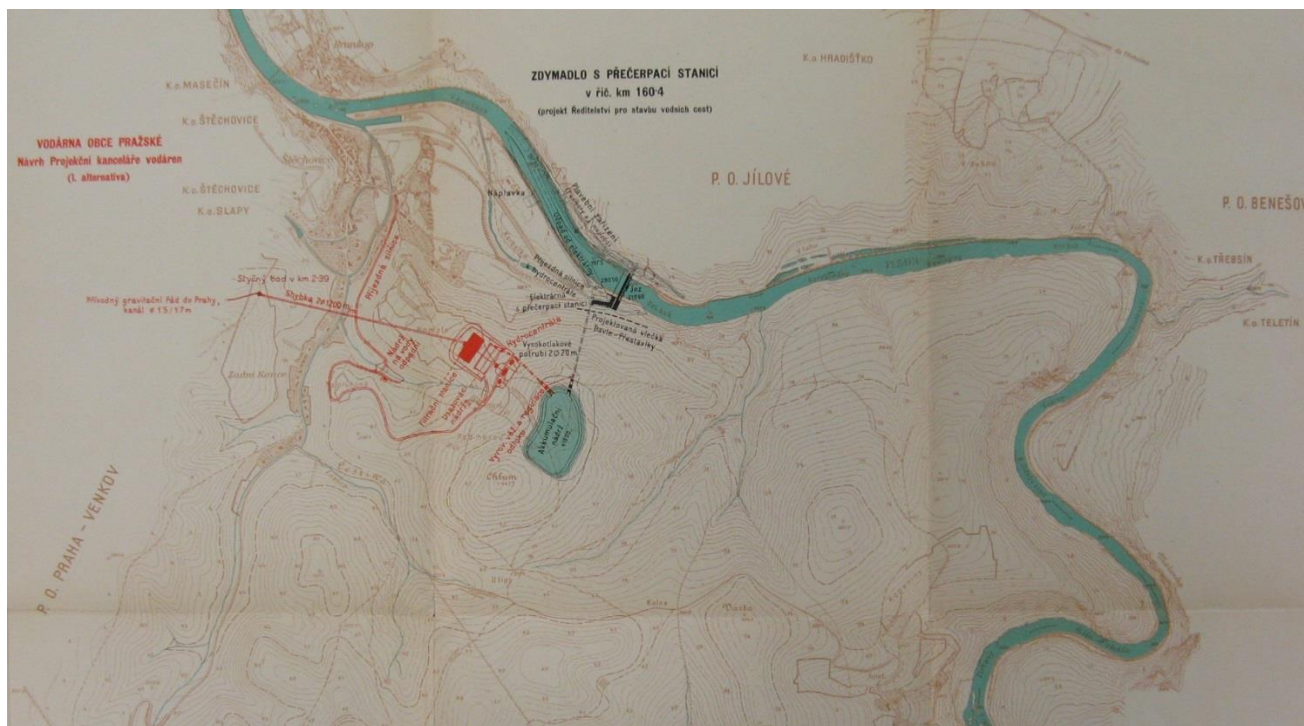
[illegible]

Obrázek 152: Projekt Ing. Kobzy z roku 1932



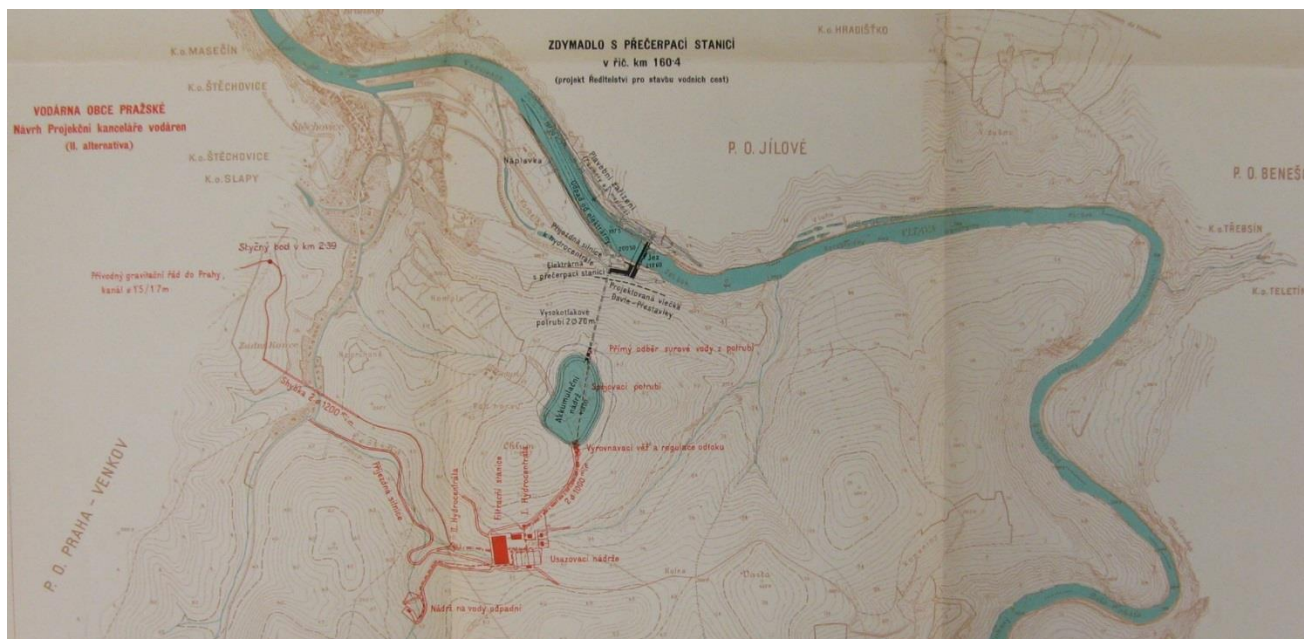
360

Obrázek 153: Projekt č. 1 Ředitelství vodních cest z roku 1932



Zdroj: APVK, f. PV, kt.22, sign. J-151

Obrázek 154: Projekt č. 2 Ředitelství vodních cest z roku 1932



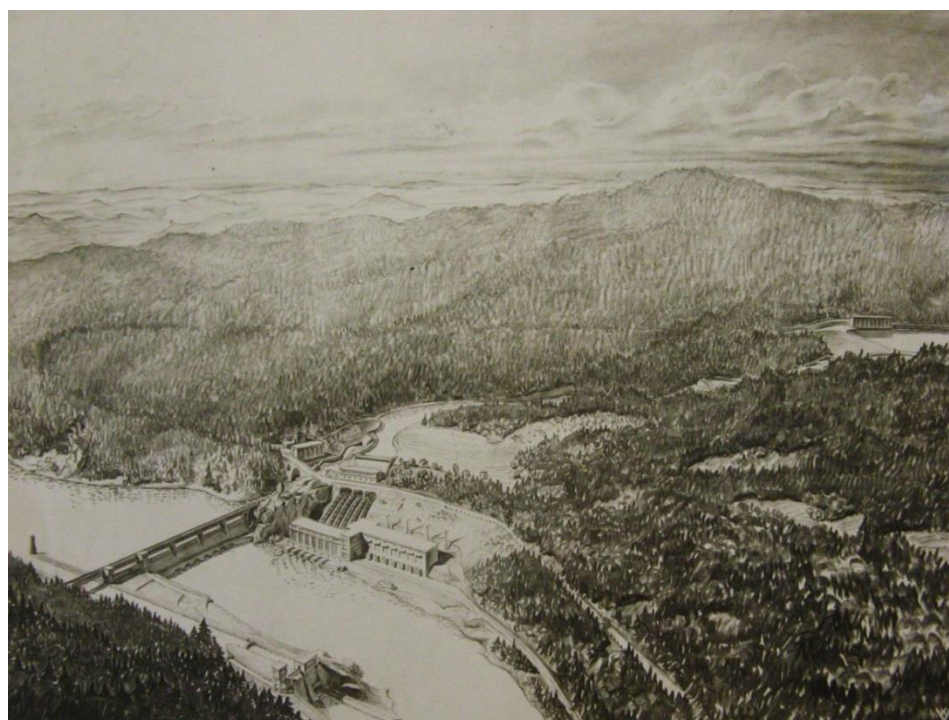
Zdroj: APVK, f. PV, kt.22, sign. J-151

Obrázek 155: Horní Slapský stupeň dle návrhu Ing. Záruby-Pfeffermana z roku 1932



Zdroj: AAV, f. MAP, k.56, sign. 427(2)

Obrázek 156: Dolní štěchovický stupeň dle návrhu Ing. Záruby-Pfeffermana z roku 1932



Zdroj: AAV, f. MAP, k.56, sign. 427(2)

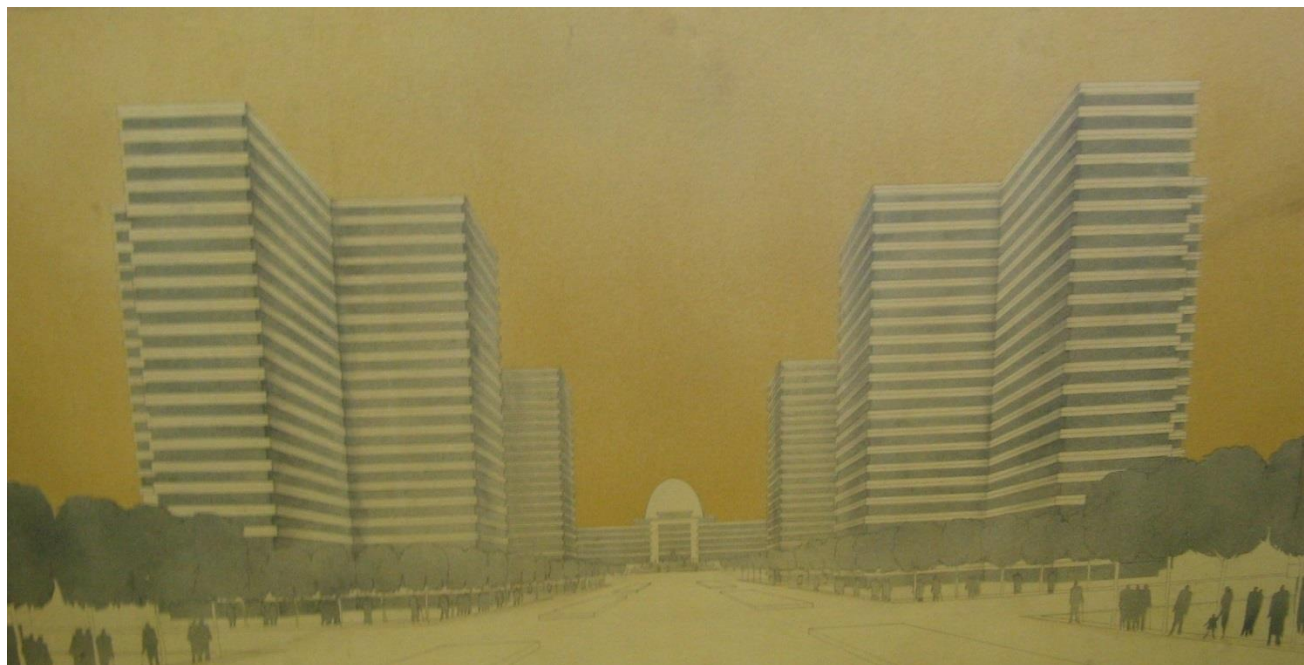
Dopravní soutěž

Obrázek 157: Projekt „Střední cestou“ - regulace Nového města



Zdroj: Vaněček Miloš, *Postup řešení soutěžného návrhu "Střední cestou" z pražské dopravní soutěže*, *Architekt SIA*, r. 1933, roč. 32, s. 30.

Obrázek 158: Projekt „Střední cestou“ - pohled na horní část Václavského náměstí



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 159: Projekt „Střední cestou“ - pohled do ulice Na Příkopech



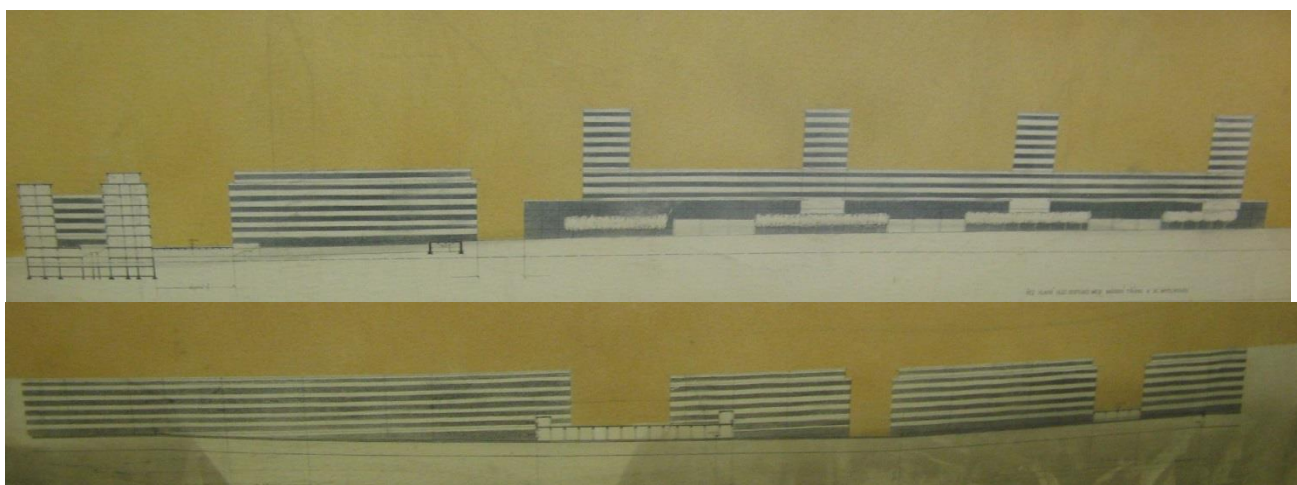
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 160: Projekt „Střední cestou“ - pohled na Václavské náměstí



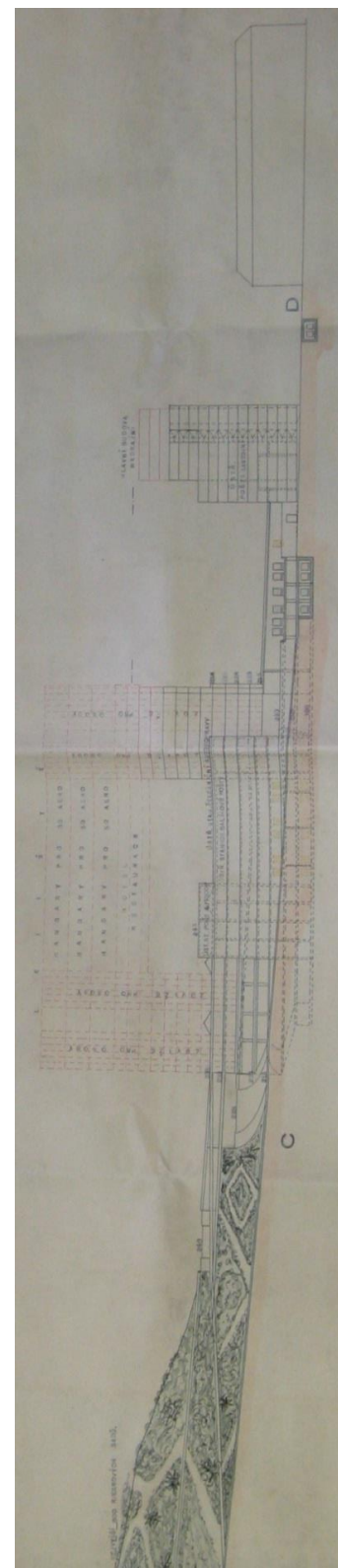
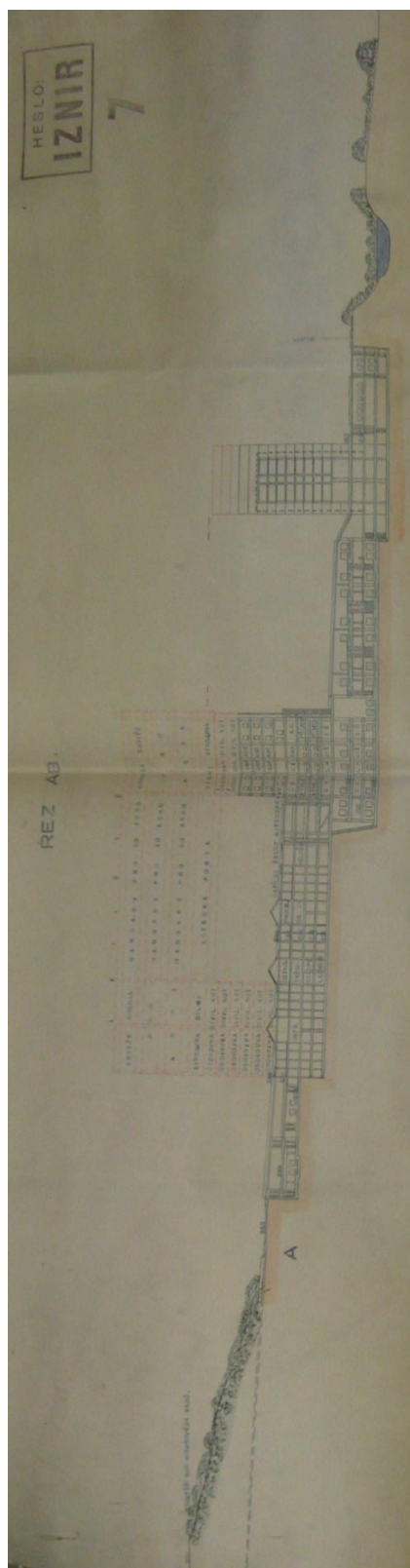
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 161: Projekt „Střední cestou“ - průřez Václavským náměstím



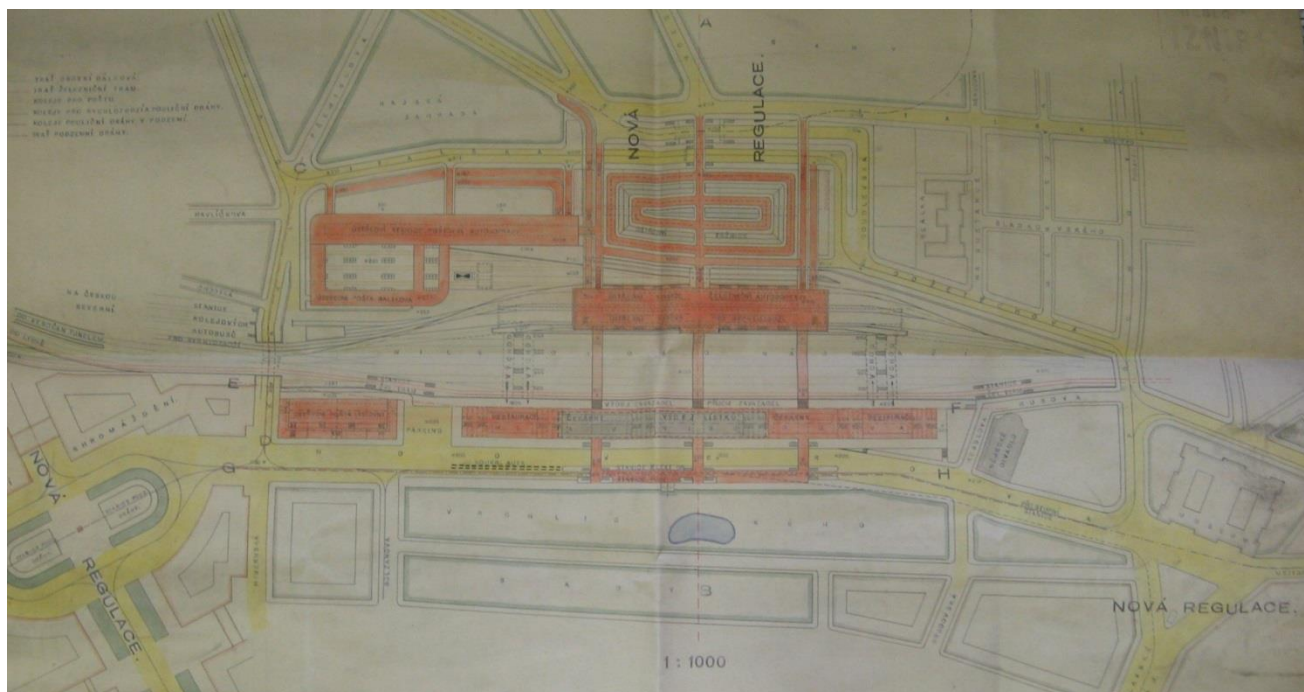
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 162: Projekt „JZNJR“ - průřezy Wilsonovým nádražím s navrhovaným letištěm



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 163: Projekt „JZNJR“ - půdorys Wilsonova nádraží



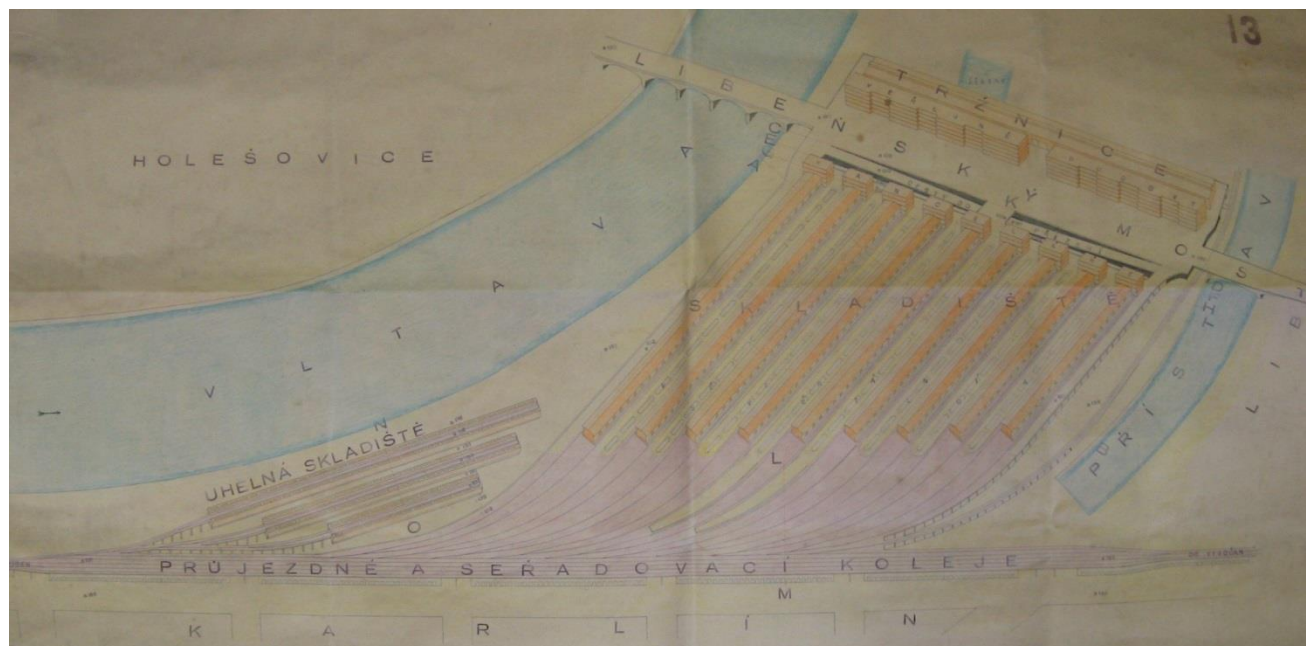
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 164: Projekt „JZNJR“ - nádraží na Invalidovně



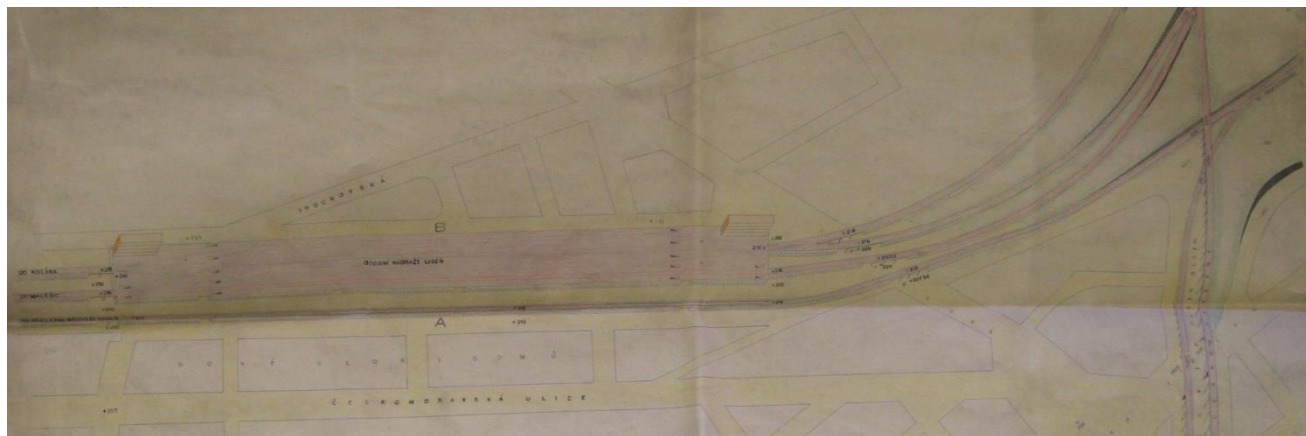
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 165: Projekt „JZNJR“ - nádraží na Maninách



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 166: Projekt „JZNJR“ - nádraží v Libni a napojení tratí



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 167: Projekt MMM - návrh nového Vyšehradského tunelu



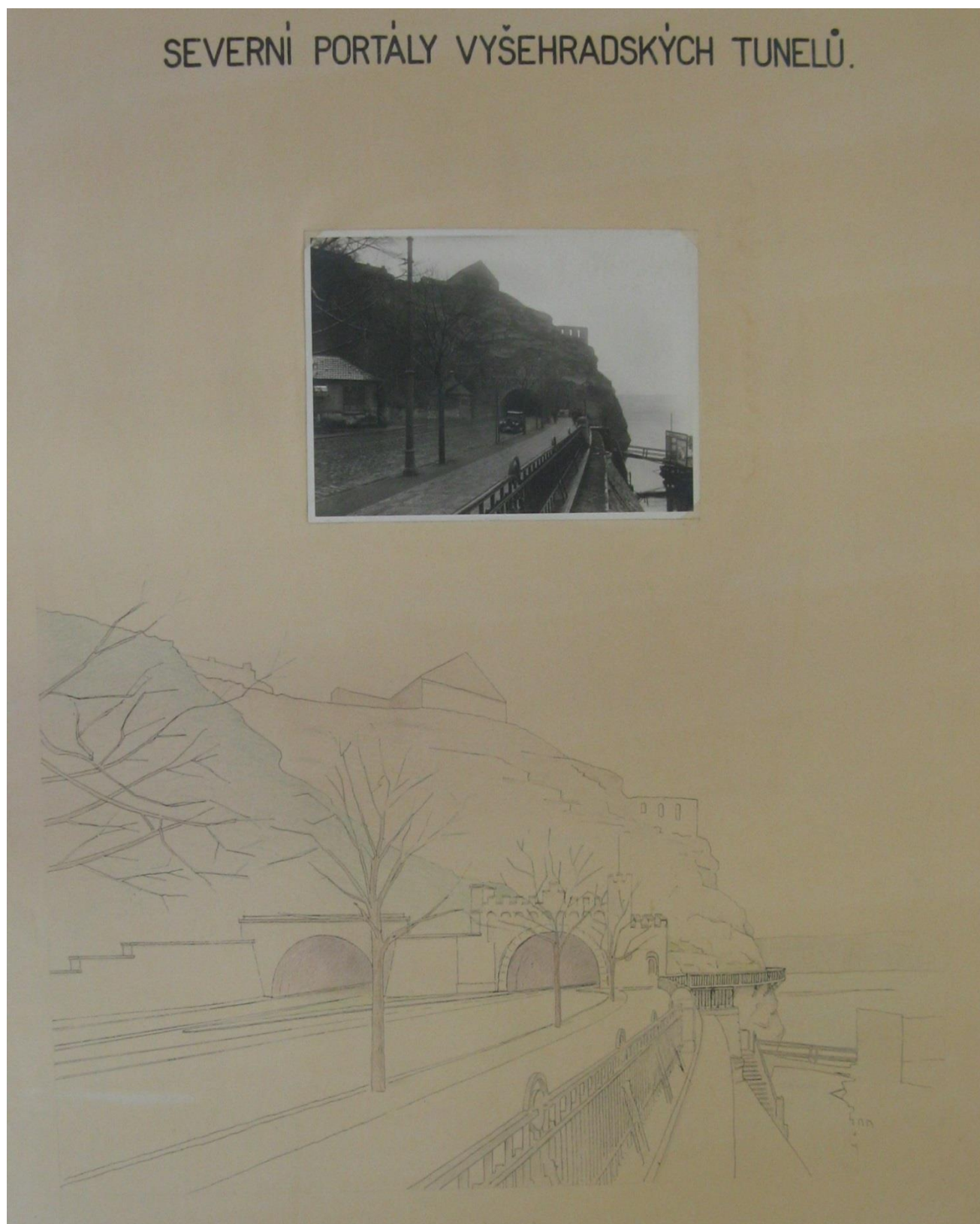
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 168: Projekt MMM - jižní portál nového vyšehradského tunelu



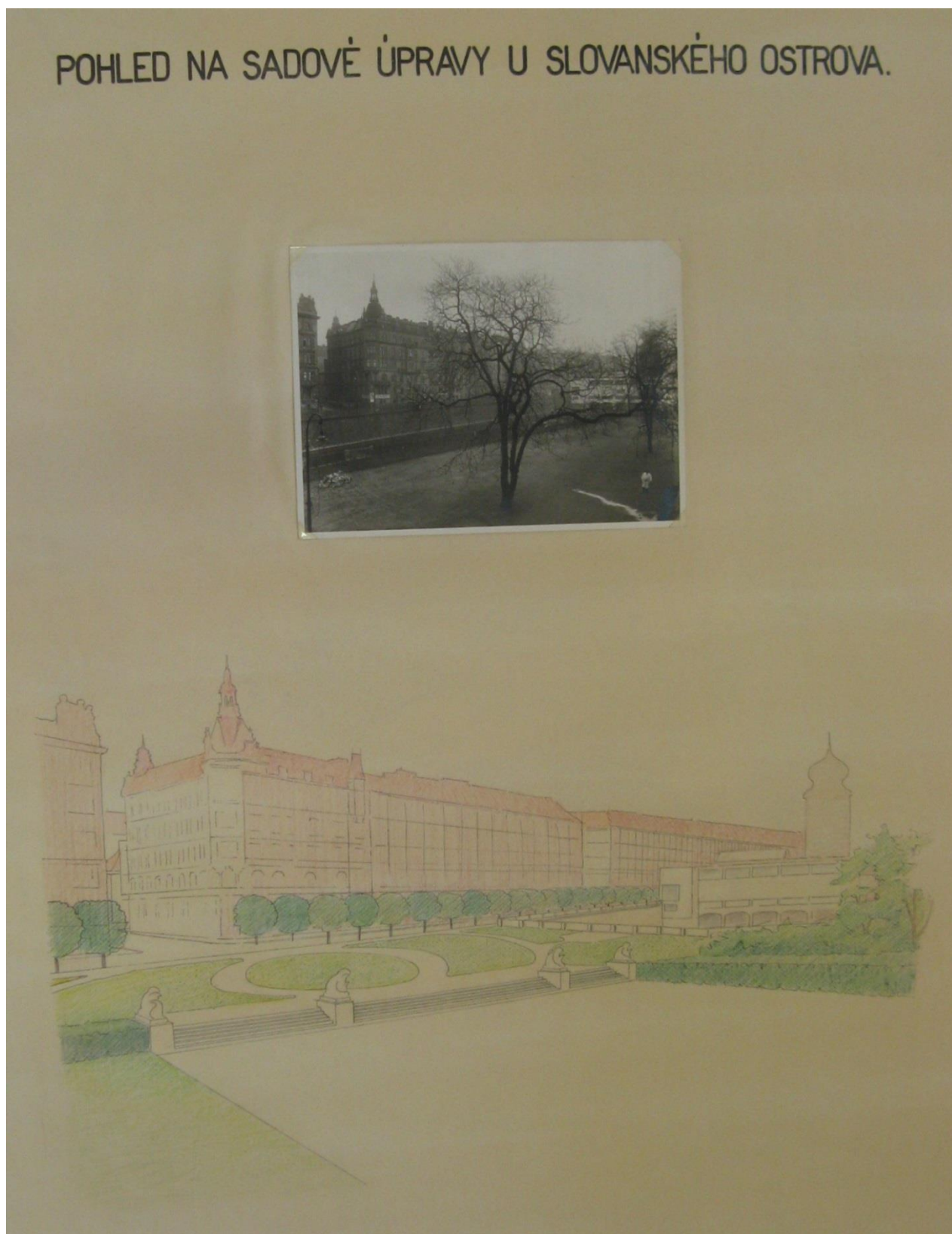
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 169: Projekt MMM - severní portál nového vyšehradského tunelu



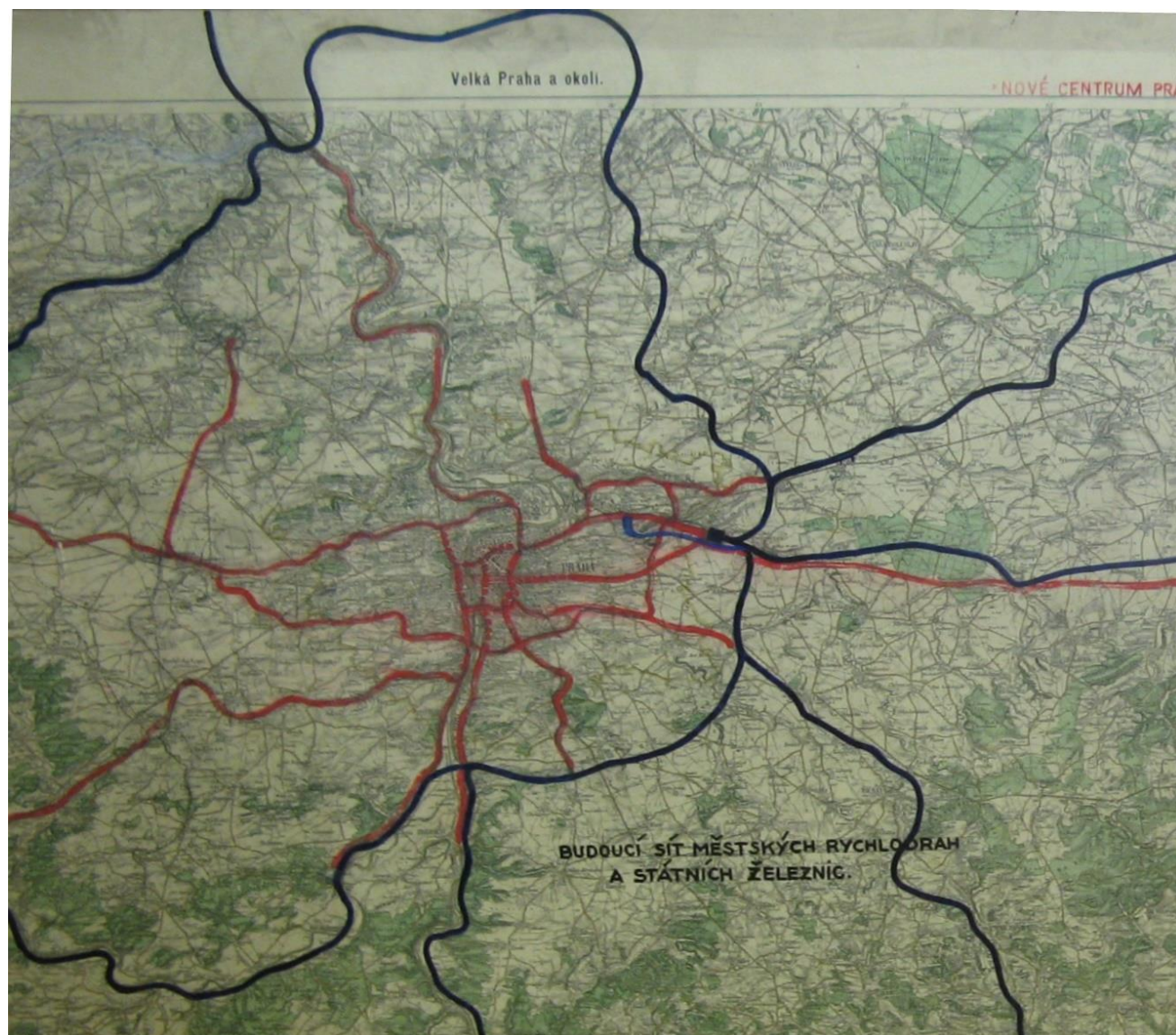
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 170: Projekt „MMM“ - úprava Slovanského ostrova



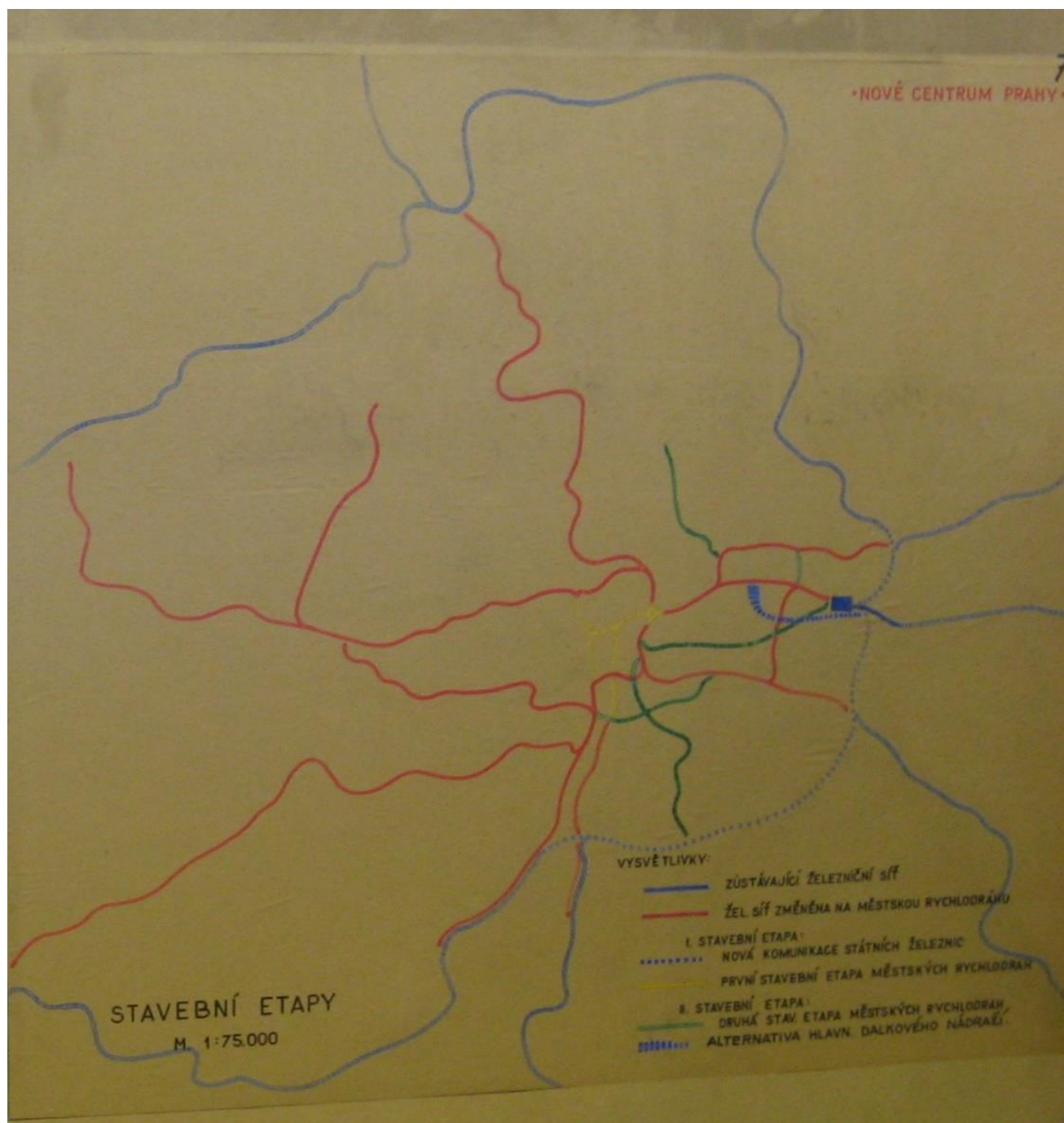
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 171: Projekt „Nové centrum Prahy“ – náskres tratí



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 172: Projekt „Nové centrum Prahy“ – schematický nákres tratí



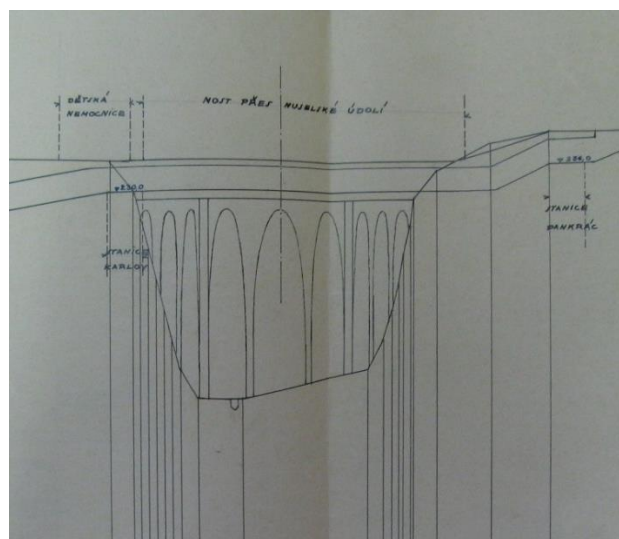
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 173: Projekt „Nové době nová doprava“ - umístění nádraží



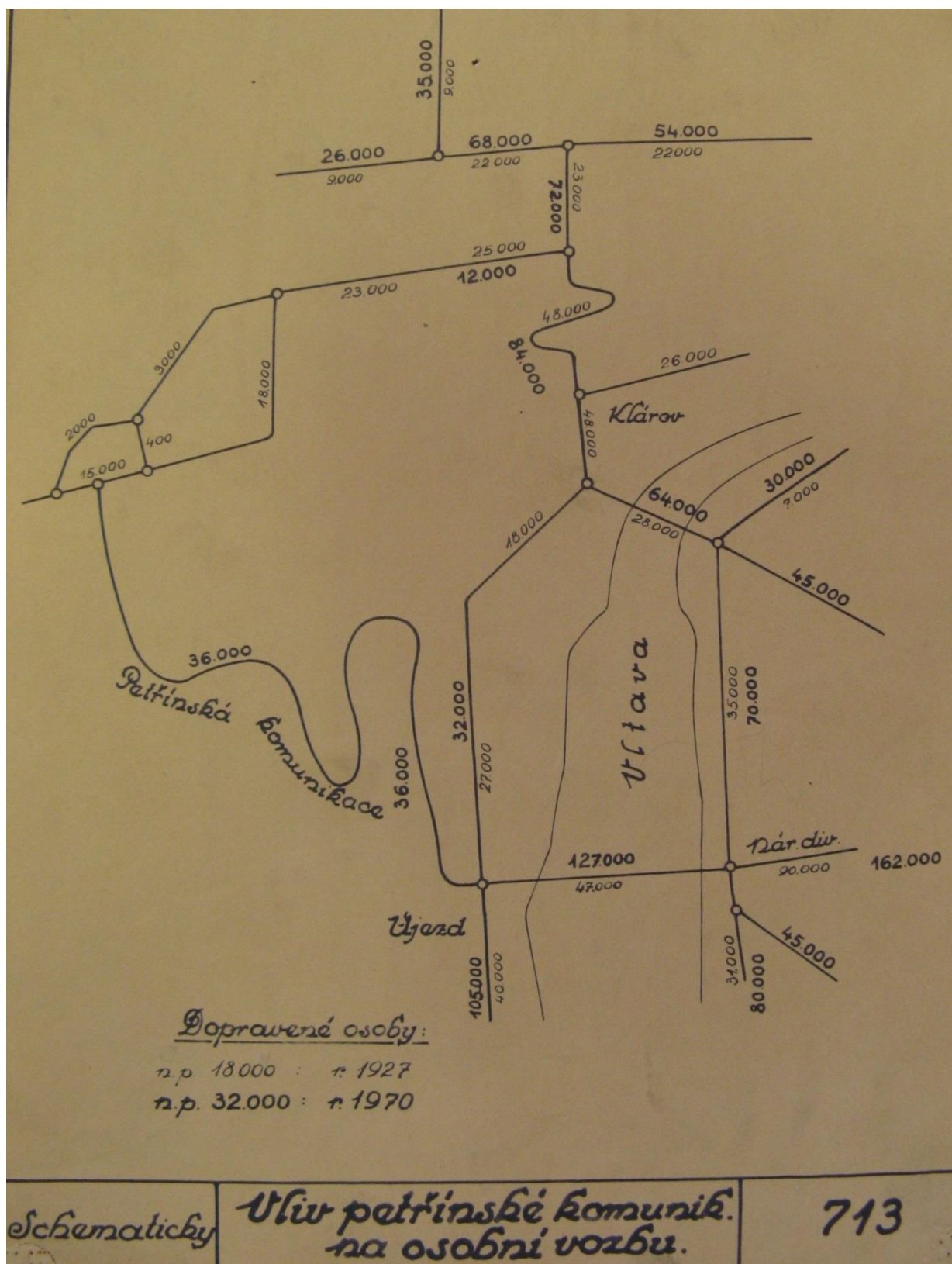
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 174: Projekt „Nové době nová doprava“ - návrh mostu přes Nuselské údolí



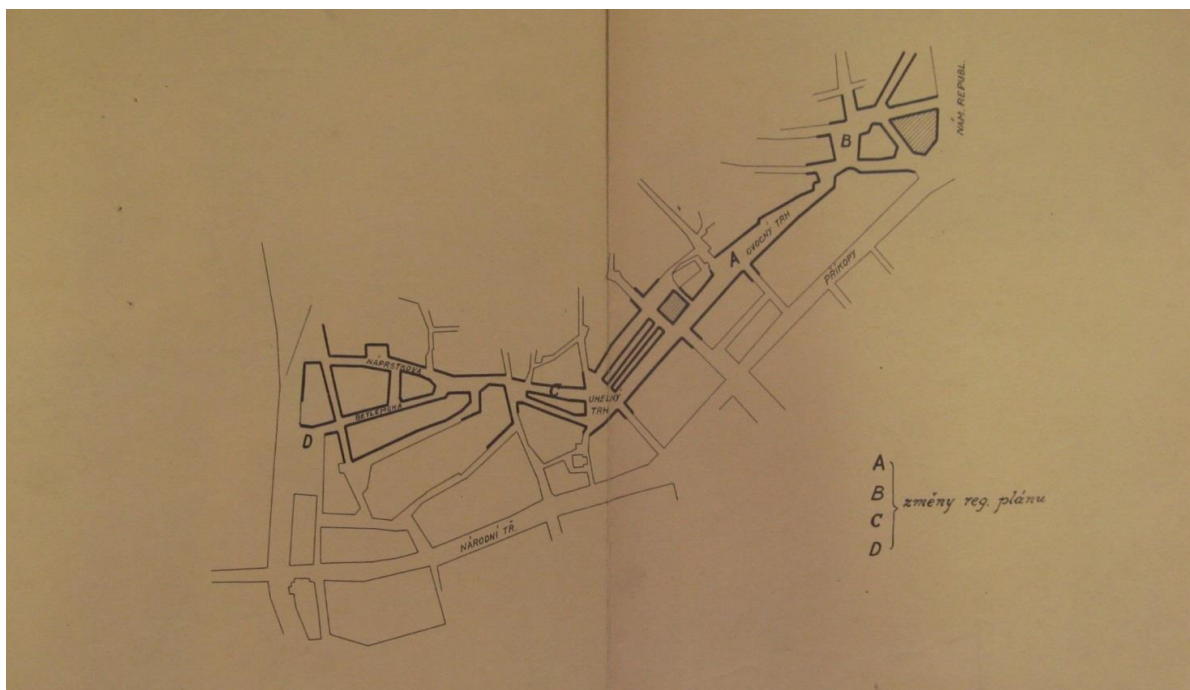
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 175: Projekt „Ruch” - diagram vliv Petřinské komunikace



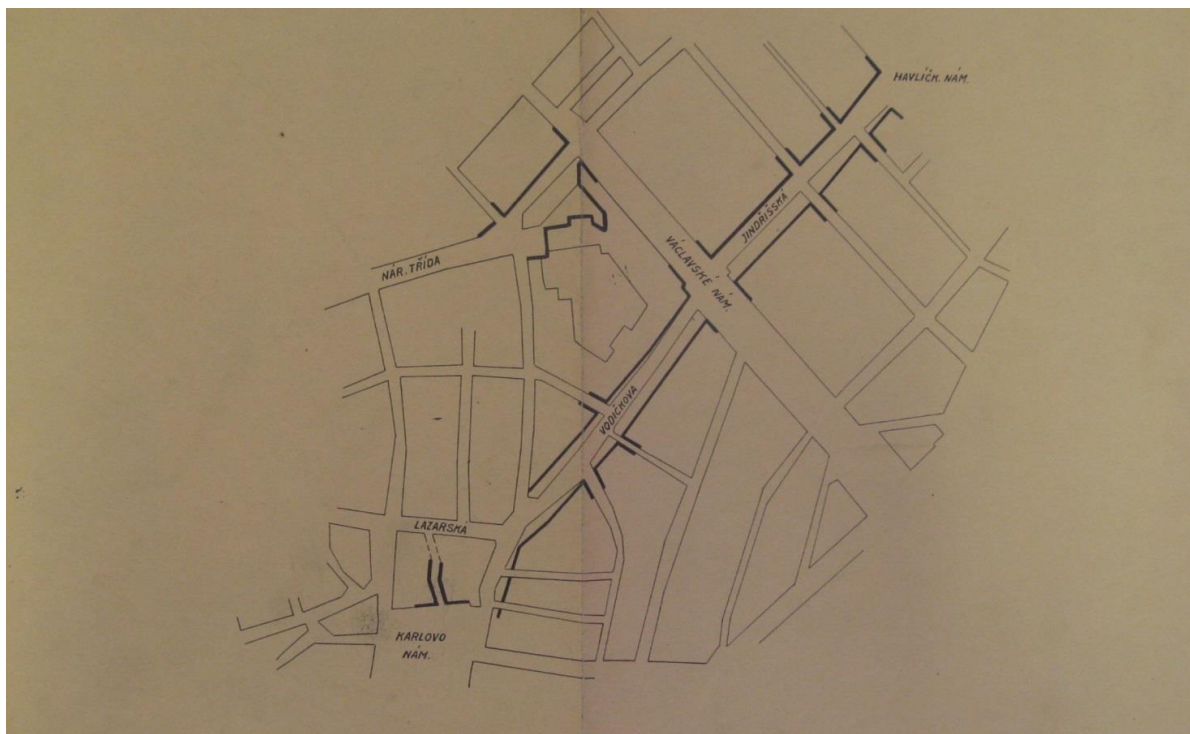
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 176: Projekt „Ruch“ - Návrh odlehčení prvního okruhu



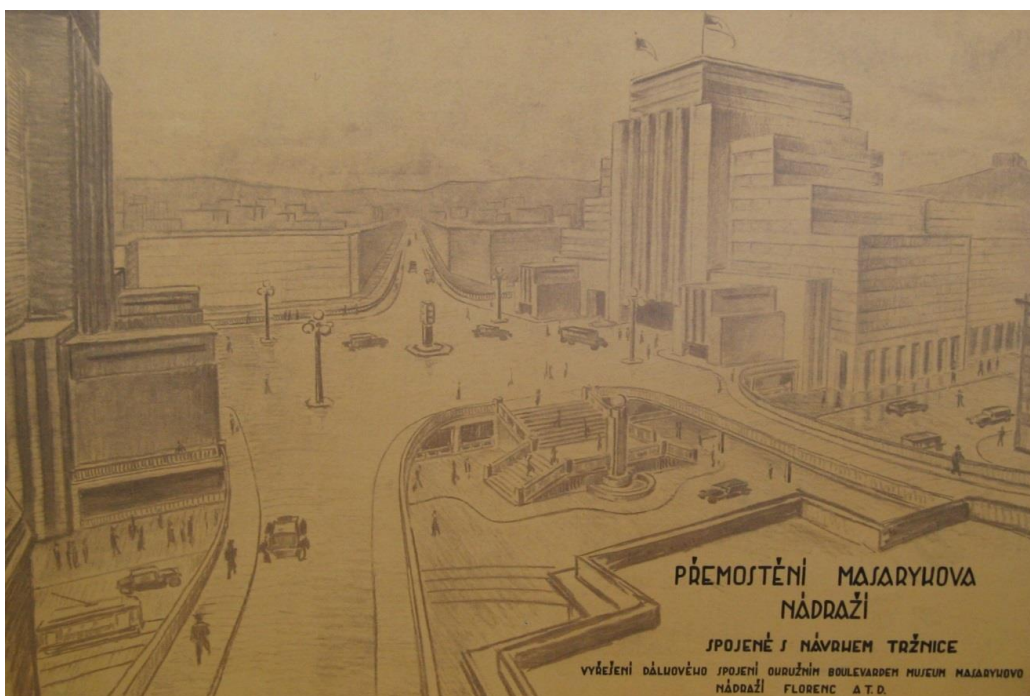
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 177: Projekt „Ruch” - návrh jednoduché uliční regulace



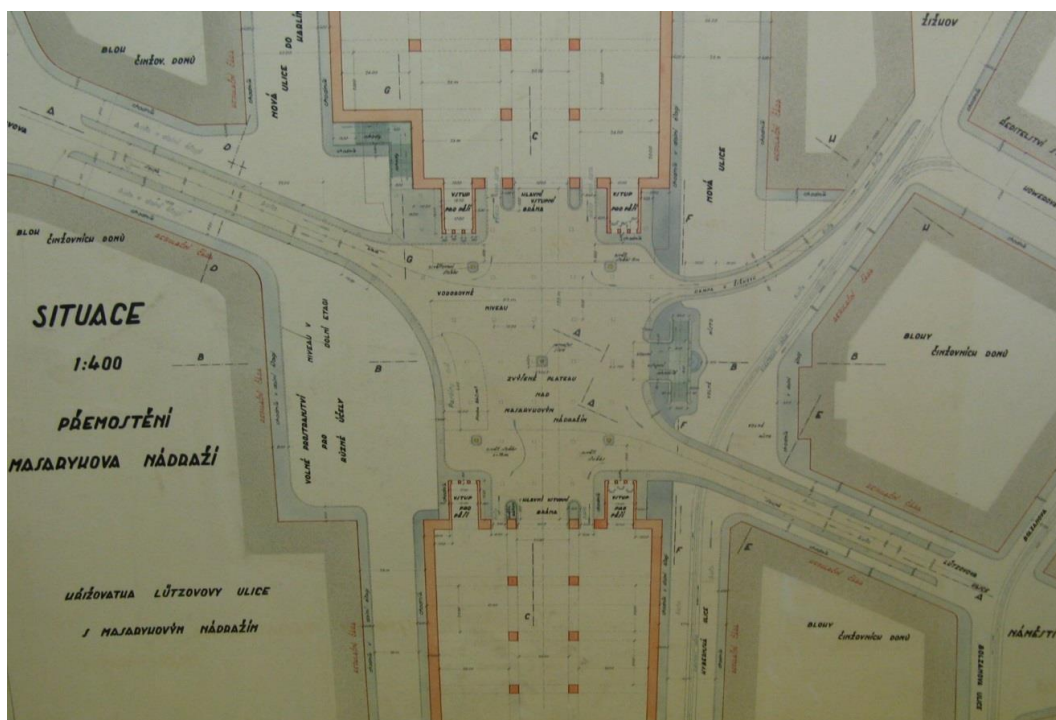
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 178: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - přemostění Masarykova nádraží



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 179: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - přemostění Masarykova nádraží



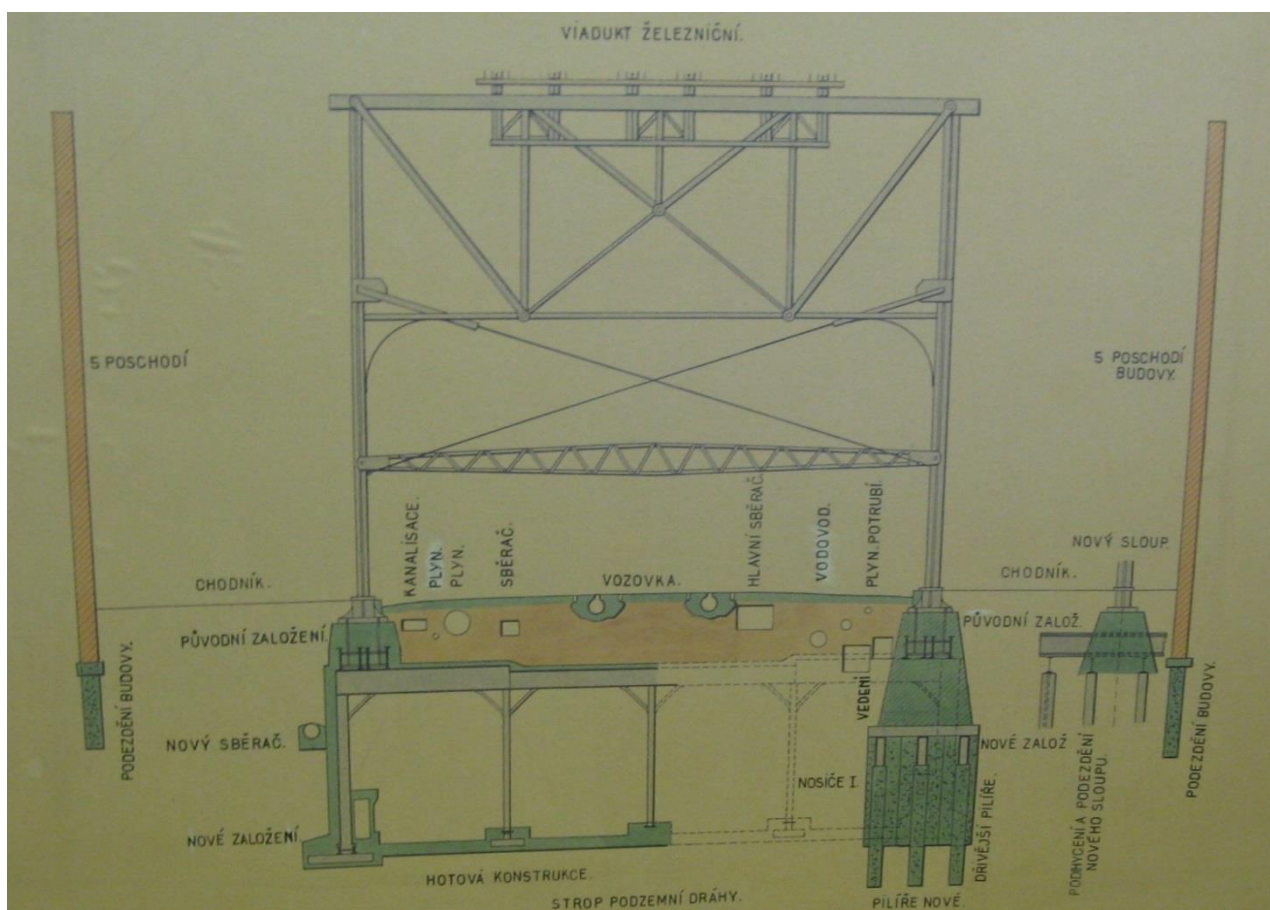
Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

Obrázek 180: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - třípatrový most na Letenskou pláň



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno

Obrázek 181: Projekt „Stůj-Pozor, toč-Vpřed“ - průřez železničního viaduktu



Zdroj: ADPP, f. Dopravní soutěž, nesignováno.

STARÉ MĚSTO
PONĚŘÍČ
U BULHARA
WILSONOV NÁDRŽÍ

VÁCLAVSKÉ NÁM.
CHODNÍK
VÝHOD DO PODZ. DRÁHY
SCHODIŠTĚ Z ULICE A NA ULICI
CHODNÍK
UL. U PRŮMYSLY ŠARL.
SMĚR K WILS. NÁDRŽÍ
SCHODY DOLŮ
HOVERDOVA
PASÁŽE
SMĚR KU MŮSTKU
SMĚR KU MŮSTKU
K WILS. NÁDRŽÍ
TROJNÁSOBNÉ POLYVALBNÉ SCHODIŠTĚ S NASTUPÁNÍM
PASÁŽE KE STADIONU
SMĚR KU FLORE
PASÁŽE KU SOUDOSTROJE ZAHRÁT
FOGOVA TŘ.
SMĚR
FLORA
NASTUPNÍSTĚ K FLORE
DO FLODY
SCHODY
SMĚR MŮSTEK
TROJNÁSOBNÉ POLYVALBNÉ SCHODIŠTĚ SMĚR FOGOVA TŘ. - FLORA
PĚSTITVNÍ PASÁŽE
SCHODISTOVÁ SAHA NOUTOVÉHO SCHODIŠTĚ
VÝTAHOVÉ SAHY
PĚSTITVNÍ HALLA
STŘECNÍ HALLA
SCHODY KU SMĚRU WILS. NÁDRŽÍ
SMĚR DO MUSEA KE KOMENSKÉMU NÁM. K FÖRMEROVU NÁM. K PANKRÁCI
KOMENSKÉHO NÁM.
HALLA NASTUPNÍSTĚ
SMĚR KU WILS. NÁDRŽÍ
NASTUPNÍSTĚ K MŮSTKU

STANICE PODZEMNÍ DRÁHY U MUSEA.

380